I MIEJSCE W III CAŁOROCZNYCH ZAWODACH SZYBOWCOWYCH „SKRZYDLATEJ POLSKI" ZAJĘŁA PELAGIA MAJEWSKA (AEROKLUB WARSZAWSKI)

Wyniki — patrz w numerze.

# Skrzydlata POLSKA

NR 28 (314) • 9. VII. 1957 • ROK WYDANIA XIII • CENA 1,50 zł

# XXII OGÓLNOPOLSKIE ZAWODY MODELI LATAJĄCYCH

W dniach 23—25 czerwca w Strzyżewicach koło Leszna odbyły się XXII Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających. Startowało 28 zespołów, w tym 75 zawodników.

Zespołowo zwyciężył Aeroklub Tatrzański — 1 883 pkt., przed Krakowem — MDK — 1 402 pkt. i Aeroklubem Krakowskim — 1 333 pkt. Aeroklub Poznański znalazł się na 12 miejscu, Wrocławski na 25, a Łódź-MDK na 28 miejscu.

Indywidualnie w kategorii szybowców A-2 zwyciężył **Kazimierz Topa** — Aeroklub Tatrzański — 180 + 98 + 108 + 150 + 180 = 716 sek przed **Edwardem Zawadzkim** — Świdnik — 690 sek i **Ernestem Kupką** — Gliwice — 666 sek.

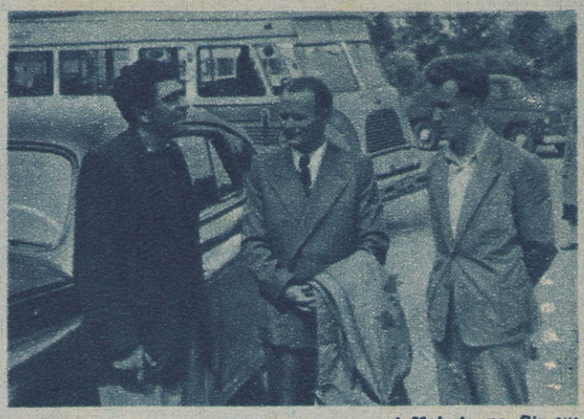
W kategorii modeli z napędem gumowym zwyciężył **Ryszard Czechowski** — Kraków — 91 + 109 + 114 + 99 + 106 = 519 sek przed **Ryszardem Machajem** — Rzeszów — 488 sek i **Henrykiem Cwiekiem** — Aeroklub Śląski — 449 sek.

W kategorii modeli z napędem mechanicznym zwyciężył **Stefan Karski** — Aeroklub Tatrzański — 130 + 105 + 180 + 180 + 180 = 775 sek przed **Markiem Skowronem** — Kraków — 550 sek i **Markiem Zarembą** — Warszawa — 451 sek.

Warto zwrócić uwagę, że w kategorii tej większość zawodników stosowała polskie silniki. I tak — było 9 silników PK-1, 7 — Jaskółek, 7 — Cezasów i 1 Wilo (NRD).

Zawody rozegrano przy bardzo niesprzyjających warunkach atmosferycznych (wiatr i deszcz), tak, że wszystkie loty wykonywano po południu. (l)

# MAKULA, GORZELAK I ADAMEK ODLECIELI DO JUGOSŁAWII



Marian Gorzelak, Jerzy Adamek i Edward Makula na Okęciu przed odlotem do Jugosławii.

Dnia 26 czerwca 1957 roku z lotniska Okęcie odlecieli do Beogradu trzej piloci, którzy będą reprezentować Polskę na Szybowcowych Mistrzostwach Jugosławii: Edward Makula — Mistrz Polski na rok 1957 (Katowice); Marian Gorzelak — Mistrz Polski na rok 1956 (Wrocław) i Jerzy Adamek (Warszawa). Piloci polscy będą startować na szybowcach jugosłowiańskich. Z rozmowy jaką przeprowadził przedstawiciel „Skrzydlatej" przy pożegnaniu szybowników na Okęciu wynika, że nasi reprezentanci są dobrej myśli. O przebiegu mistrzostw w Jugosławii, które przeprowadzane są w dniach 7—21 lipca, poinformujemy w następnych numerach. (m)

# SAMOLOTY W SŁUŻBIE WOP-u

Dowództwo Wojsk Ochrony Pogranicza wprowadza do służby granicznej samoloty, które patrolować będą granicę naszego kraju, przebiegającą zarówno na jej odcinku morskim jak i lądowym. Istnieje już jedna eskadra lotnicza, która została wyposażona w samoloty polskiej produkcji typu — CSS-13.

Zakres patrolowania z powietrza naszej granicy ma być rozszerzony przez zastosowanie śmigłowców, których pewną ilość planuje wprowadzić dowództwo WOP-u do służby już w najbliższej przyszłości. O pracy „wopowskich" lotników poinformujemy dokładniej w jednym z następnych numerów „Skrzydlatej".

# POPIEL STARTUJE NA WĘGRZECH

Wyżej: Jerzy Popiel, niżej: Walenty Hardt.
Foto: B. Koszewski (3)

W czwartek, dnia 27 czerwca 1957 roku, odleciał do Budapesztu Jerzy Popiel (Jeżów), który weźmie udział w Szybowcowych Mistrzostwach Węgier. Popiel swój lot odbył „Jaskółką Z" na holu za samolotem CSS-13, który pilotował Walenty Hardt, doświadczony instruktor szybowcowy. Obaj szybownicy pozostaną przez cały okres trwania mistrzostw: Jerzy Popiel jako zawodnik, a Walenty Hardt w charakterze jego holownika. Zainteresowanych odsyłamy do następnych numerów „Skrzydlatej". (m)

# MISTRZOSTWA POLSKI MAŁEGO LOTNICTWA NA ROK 1957

W Strzyżewicach koło Leszna w dniach 28—30 czerwca odbyły się Mistrzostwa Polski Małego Lotnictwa na rok 1957.

Mistrzami Polski na rok 1957 zostali następujący zawodnicy:

Szybowce A-2 — **Wiesław Jakubowski** — Aeroklub Tatrzański — 180+90+134+180+161=745 sek;

Gumówki — **Piotr Ogiaza** — Katowice — 180+180+64+180+180=784 sek;

Z napędem mechanicznym — **Wiesław Schier** — Warszawa;

Akrobacyjne na uwięzi — **Sylwester Kujawa** — Poznań — 521 pkt.

Bliższe informacje o mistrzostwach podamy w następnych numerach. (l)

# SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI JUNIORÓW

Według ostatnio otrzymanych informacji od sekretarza generalnego APRL, kilkakrotnie zmieniany termin SMP Juniorów został ostatecznie ustalony. Odbędą się one mianowicie w Jeżowie w dniach od 12 do 30 lipca br.

**„HORYZONTY LOTNICTWA"**
**nowe pismo lotnicze**

Niedawno ukazały się pierwsze numery nowego pisma „Horyzonty Lotnictwa" — organu załogi Instytutu Lotnictwa oraz WSK-Okęcie. „Horyzonty Lotnictwa" są wydawane w dwubarwnej technice druku i zawierają ciekawe wiadomości z całego świata. Równocześnie przestały się ukazywać „Nowe Horyzonty".

# POWSTAJE PROTOTYP MD-12

Polski samolot pasażerski MD-12 został skonstruowany przez prof. prof. Misztala i Dulębę. Będzie on zaopatrzony w 4 silniki o mocy 1 400 KM, konstrukcji inż. W. Narkiewicza. Średnia prędkość samolotu ma wynosić 270—290 km/h, a zasięg do 800 km. Samolot będzie posiadał 20 miejsc.

Projekt MD-12 powstał przeszło rok temu. Obecnie dobiegły już końca prace konstrukcyjne. Rozpoczęto wykonywanie prototypu. Produkcja i eksploatacja tego samolotu może stanowić dalszy krok w rozwoju rodzimego sprzętu komunikacyjnego.

# Józef Bankowski telefonuje z Lisich Kątów

W ostatnim okresie piloci przebywający w Szybowcowej Szkole Wyczynowej zdobyli kilka diamentów oraz uzyskali warunki do Złotych Odznak Szybowcowych. Dnia 26 czerwca 1957 roku pil. Henryk TURSKI wykonał przelot docelowy do Lublina — 353 km (warunek do złotej i diament). W dniu 30 czerwca docelówki do Lublina zrealizowali piloci: Antoni DOBRZAŃSKI (dopełnił srebrną, warunek do złotej i diament); Stanisława ANTOSZEWSKA (złota odznaka i diament); Józef ŚCIERA (warunek do złotej i diament). Trzej szybownicy wykonali przeloty otwarte, uzyskując warunki do Złotej Odznaki Szybowcowej: Stanisław SZYMANKIEWICZ (310 km), Andrzej GAWLIK (331 km) i Jan BARGIEŁ (305 km).

# DO REDAKCJI „SKRZYDLATEJ POLSKI"

Zwracam się do wszystkich współpracowników, kolegów i koleżanek z wojskowej organizacji lotniczej w ramach AK, zwłaszcza do tych, którym znane jest moje nazwisko lub pseudonim, z gorącą prośbą o skontaktowanie się ze mną na adres domowy względnie za pośrednictwem redakcji „Skrzydlatej Polski". Opracowawszy historię działalności lotniczej w ramach AK na podstawie autopsji, własnych wiadomości oraz relacji uczestników, zbieram i uzupełniam w dalszym ciągu wszelkie materiały dotyczące powyższej akcji celem wyczerpującego i dokładnego odtworzenia tej karty dziejów naszego lotnictwa w drugiej wojnie światowej.

Mgr Halszka Szołdrska
„Wanda"
Włochy-Warszawa,
Piastowska 8/8

Nasze rozmowy

# W OCZACH JUGOSŁOWIAŃSKIEGO PRZYJACIELA

**NA zaproszenie naszej redakcji bawił w Polsce dwa tygodnie redaktor naczelny jugosłowiańskiego czasopisma lotniczego „Aerosvet" — Nikola Djordjevic. Nasz miły gość obserwował przez kilka dni Szybowcowe Mistrzostwa Polski w Lesznie, następnie zwiedził Szybowcowy Zakład Doświadczalny w Bielsku-Białej, górską szkołę szybowcową Żar, aeroklub Warszawski i Bielsko-Bialski oraz stację lotniczego pogotowia sanitarnego w Warszawie.**

**Wracając do Jugosławii, red. Djordjevic podzielił się z nami wrażeniami, jakie odniósł z pobytu w Polsce.**

**— Redaktorze, proszę nam powiedzieć, jak czujecie się w Polsce?**

— Zanim odpowiem bezpośrednio, chciałbym najpierw stwierdzić, że realną perspektywą przyjazdu do Polski żyłem już od dawna, a ściślej od jesieni ubiegłego roku, kiedy to przeprowadzone zostały pierwsze rozmowy na temat wymiany redaktorów „Skrzydlatej Polski" i „Aerosveta". Cieszyłem się bardzo, że zobaczę Wasz kraj.

Polska zawsze mnie interesowała, dużo się o niej uczyłem i czytałem. Znam dzieła Waszych pisarzy, takich jak Sienkiewicz i Reymont, Waszych poetów, jak Mickiewicz, Słowacki. Interesuję się Waszą muzyką, zwyczajami ludowymi, w ogóle kulturą. Dużo o Polsce myślałem, stwarzałem sobie w myśli jej obraz.

Obraz ten, gdy Polskę poznałem, jeszcze wypiękniał. Obserwowałem pilnie w czasie mego u Was pobytu różne przejawy życia, nie tylko lotniczego; interesowało mnie wszystko. Te czternaście dni ugruntowało we mnie opinię, że wspaniała jest atmosfera w Waszym kraju. Wiem, że przeciętni, mniej wartościowi ludzie nie mogliby jej stworzyć. Odnoszę dziś wrażenie, że żegnam się z braćmi. A czy wśród braci można się źle czuć?

**— Co możecie powiedzieć o naszym lotnictwie sportowym, a ściślej — o jego usamodzielnieniu się?**

— Samodzielność, w moim przekonaniu, jest jedyną drogą gwarantującą szybki rozwój polskiego lotnictwa sportowego. Zadowolenie z faktu usamodzielnienia się sportu lotniczego wyrażali wszyscy, z którymi rozmawiałem na polskich lotniskach. My w Jugosławii uważnie obserwowaliśmy kolejne etapy masowej akcji, jaką rozpoczęli Wasi lotnicy sportowi dążąc do niezależnego bytu. O tym, że sercem byliśmy z Wami, nie trzeba przekonywać. Dziś macie zdrowszą sytuację, Wasze szeregi zwiększone są o wielu doskonałych fachowców, ludzi kochających lotnictwo, przedtem „odstawionych".

**— Jak oceniacie pracę Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego i stacji lotnictwa sanitarnego?**

— Gdy zwiedzałem SZD, uderzyło mnie coś — moim zdaniem — niezwykle cennego: Wasi konstruktorzy to ludzie młodzi. Zakład robi silne wrażenie; po jego obejrzeniu, po rozmowach z jego pełnymi energii i entuzjazmu pracownikami można stwierdzić, że jako placówka par excellence badawcza ma on piękną przyszłość. Dotychczasowe wyniki pracy SZD śmiało można ocenić jako bogate.

Lotnictwem sanitarnym, jego organizacją i osiągnięciami, zainteresowałem się specjalnie. W tej dziedzinie my Jugosłowianie szczególnie dużo możemy od Was skorzystać. Zamierzamy jak najszybciej utworzyć u nas system stacji pogotowia lotniczego, oparty na polskich wzorach i w tym celu przeprowadziliśmy już wstępne konsultacje z odpowiednimi czynnikami w Ministerstwie Zdrowia, z najlepszymi Waszymi fachowcami — lotnikami sanitarnymi. Oczekujemy teraz wizyty w Jugosławii Waszych specjalistów w tej dziedzinie, którzy obiecali przylecieć samolotem sanitarnym i na miejscu udzielić nam cennych wskazówek.

**— Jakie wrażenia odnieśliście z obserwacji przebiegu Szybowcowych Mistrzostw Polski w Lesznie?**

— Na podstawie tego, co widziałem i według możliwie jak najdokładniejszej analizy dotychczasowych osiągnięć polskiego szybownictwa, mogę bez przesady ocenić, że jest ono prawdopodobnie najbardziej masowe, prężne i dynamiczne na świecie. Twierdzenie to opieram m. in. na takich spostrzeżeniach, jak: bardzo duży procent pilotów z najwyższą klasą wyszkolenia (dowód — zawody w Lesznie, gdzie wszystkich 40 uczestników było posiadaczami diamentów), wyrównana walka o pierwszeństwo między doświadczonymi asami i młodszym narybkiem, wysoki poziom wyszkolenia kobiet (Majewska była kandydatką do 1 miejsca), no i również ostatnie doskonałe przeloty zagraniczne Waszych pilotów. Wysoko oceniam zwycięzcę zawodów — Edwarda Makulę. To pilot, który może ogromnie zaimponować swymi możliwościami. Z zagranicznych pilotów może mu chyba czoło stawić tylko McCready. Obaj są zresztą podobni sposobem latania.

Na zawodach zwróciłem uwagę szczególnie na sprawność i szybkość pracy na starcie. Podobało mi się stosowanie holu za samolotem dwóch szybowców i krótkość linek holowniczych.

Będziemy się starali w Jugosławii szeroko przenieść w teren, do klubów i szkół, doświadczenia uzyskane w Polsce. Widzę w tym specjalną rolę mego pisma — „Aerosvetu".

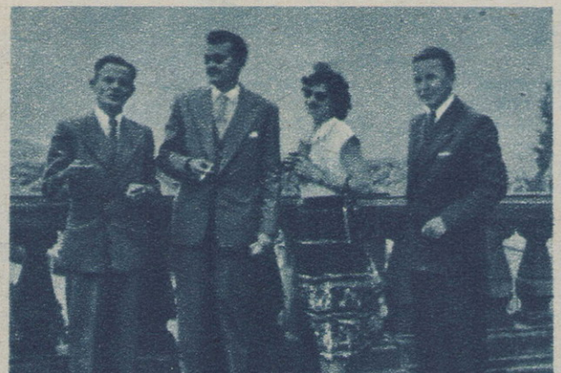
✦

Dziękuję serdecznie memu rozmówcy za udzielenie wywiadu. Red. Djordjevic prosi jeszcze o pozdrowienie wszystkich Czytelników „Skrzydlatej".

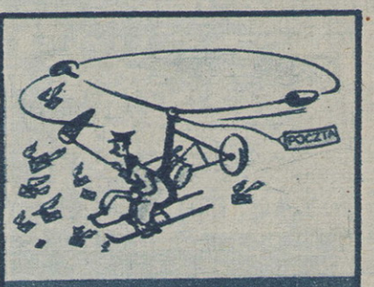
Mocno ściskam dłoń naszemu przyjacielowi, jugosłowiańskiemu dziennikarzowi lotniczemu, byłemu oficerowi partyzantki.

Zdravo, Nikola!

**JERZY ZARĘBSKI**



Red. Djordjevic (drugi z lewej) w czasie przechadzki po Warszawie wraz z członkami redakcji „Skrzydlatej". Foto: Jaśko




## DO i OD redaktora „Skrzydlatej"

**PROPONUJĘ WYMIANĘ DOSWIADCZEŃ**

**„Skrzydlatą" czytam z dużym zainteresowaniem, nie dlatego, że są tam ładne zdjęcia czy sensacyjne rekordy. Czytam dlatego, że jest to pismo lotnicze, obrazujące stan naszego sportu lotniczego, życie i pracę aeroklubów oraz ciekawe konstrukcje szybowców i samolotów polskich i zagranicznych. Mało natomiast znajduję w „Skrzydlatej" o pilotach wojskowych, z wyjątkiem fotoreportaży z defilad czy pokazów. My również mamy trochę doświadczenia w tej dziedzinie, którymi moglibyśmy się podzielić z pilotami sportowymi. Znam takich pilotów sportowych, którzy o nas, pilotach wojskowych nic nie wiedzą. Uważam więc, że spotkania pilotów sportowych z pilotami wojskowymi byłyby bardzo korzystne. Wspólne dyskusje zbliżą niewątpliwie młodych ludzi do lotnictwa wojskowego, którzy chętniej będą szli w jego szeregi. Będą oni wiedzieli również, że aby być dobrym pilotem, trzeba zawsze uczyć się i nie będą opuszczali murów szkolnych przed ukończeniem matury.**

**Chciałbym usłyszeć zdanie redakcji na ten temat.**

**ADAM MAKOSA, por. pil.**

*Propozycję wymiany doświadczeń oraz zapoznania pilotów sportowych z życiem pilotów wojskowych popieramy jak najbardziej. Nie powinny to być jednak bardzo oficjalne spotkania z referatami, bo takie nużą i nie przynoszą zamierzonych efektów. Warto natomiast pomyśleć o jakichś wieczorkach dyskusyjnych, czy pytań i odpowiedzi, w czasie których piloci wymienialiby swoje poglądy na interesujące ich zagadnienia. Tego rodzaju spotkania będą dobrą formą zapoznania młodych pilotów z lotnictwem wojskowym i trzeba aby zarządy aeroklubów regionalnych pomyślały o ich urządzaniu.*

**JESZCZE O „GIGANCIE"**

**W jednym z poprzednich numerów „Skrzydlatej" czytałem artykuł traktujący o fiasku pierwszego polskiego śmigłowca o napędzie odrzutowym. Z artykułu wynikało bowiem, że prototyp ten nigdy nie oderwie się od ziemi, ponieważ został zaprojektowany i zbudowany wbrew wszelkim zasadom budowy statków powietrznych.**

**Zdziwił mnie też ogromnie artykuł w tygodniku „Nowa Wieś" nr 22 z dnia 2 czerwca, w zakończeniu którego autor pisze: „Helikopter odrzutowy „Gigant 2" wzbudził duże zainteresowanie sfer wojskowych. Czyni się starania o rozpoczęcie seryjnej produkcji tego typu helikoptera".**

**Czy sprawa rzeczywiście przybrała tak pomyślny obrót? Czy redakcja „Nowej Wsi" ma takie „świeże" wiadomości?**

**ZIEMOWIT PISARSKI**
**Kraków**

Prawda o „Gigancie 2" naświetlona została w nr 20 „Skrzydlatej", w artykule napisanym przez członka komisji ekspertów, która dokonała oględzin i oceny tego śmigłowca. Wiadomości o „Gigancie 2" zawarte w „Nowej Wsi", jak również i innej prasie, zostały podane na podstawie jego oceny dokonanej przez ludzi nie bardzo orientujących się w tych sprawach i są błędne.

# LIST OD POLSKICH WARSZTATOWCÓW Z CHIN

W drugiej połowie maja br. nadeszły do I Zakładu Budowy Szybowców w Chińskiej Republice Ludowej transporty części szybowców z Polski. Z bijącym sercem przystąpili polscy warsztatowcy do rozpakowywania skrzyń. Bicie serca spowodowała emocja. Przecież cały rok w ciągu naszego pobytu w Chinach powoływaliśmy się na wysoką jakość pracy w kraju, ucząc chińskich towarzyszy dokładności i precyzji, a teraz stoją przed nami skrzynie z ładunkiem, którego wykonanie i opakowanie będzie poddane wnikliwemu egzaminowi Chińczyków. Czy tylko dokładnie, czy czysto, czy stemple...

Po otwarciu skrzyń radośnie zabiły nam serca: opakowanie i ułożenie części okazało się wprost wspaniałe, pedantyczne. Zastosowanie papieru parafinowanego i mądry, przemyślany sposób rozmieszczenia elementów wzbudziły ogólny podziw. Po rozwinięciu wszystkich części radość nasza była wielka. Wysoka jakość i czystość ich wykonania mówiła sama za siebie. Mieliśmy co pokazać i być z czego dumni. Nasi towarzysze z zakładów lotniczych w kraju nie zawiedli. Chińczycy oglądali wszystko po prostu ze zdumieniem i radością, dając głośno wyraz swemu zadowoleniu.

Prosimy więc „Skrzydlatą Polskę", aby przekazała publicznie nasze uznanie i podziękowanie dla załóg wszystkich zakładów, które wysłały do Chin części szybowców „ABC", „Salamandra" i „Bocian" — za dokładne, czyste, wspaniale wykonane zamówienie eksportowe, z którego możemy być dumni, tak my w Chinach, jak i Wy w kraju. Wasza wzorowo sumienna, piękna praca długo będzie świadczyła w dalekich, mocno z nami zaprzyjaźnionych Chinach o kwalifikacjach polskiego technika i robotnika. Na lotniskach chińskich długo z szacunkiem wymieniać będą nazwę kraju, który przyszedł Chinom z pomocą w odbudowie przemysłu i długo jeszcze rozlegać się będzie okrzyk: „PUOLAN HUA-SIAŃ-DZI" (polski szybowiec). Współtwórcą przyjaźni między dwoma tak odległymi narodami jest każdy człowiek, który swoją pedantyczną, codzienną pracą przyczynia się do rozsławienia naszej wiedzy i techniki lotniczej.

**Grupa warsztatowców lotniczych w ChRL**

**Inż. STANISŁAW PAWLICKI,**

# SP — BCK

# WYLĄDOWAŁ W WIEDNIU

DWAJ reporterzy wiedeńscy, uganiając się za sensacjami dnia, trafili na podwiedeńskie lotnisko Aspern i wrócili do redakcji z łupem. Na drugi dzień gazety wiedeńskie „Neuer Kurier" i „Bild Telegraf" podały wśród innych wiadomości: „Dnia 26 maja 1957 roku dwaj polscy oficerowie rezerwy Mirosław Licewicz i Czesław Malesa, piloci wrocławskiego aeroklubu, uciekli z Polski do Austrii. Jeszcze dwóch Polaków wybrało wolność".

Zaraz, zaraz... Mirosław Licewicz? Skąd ja znam to nazwisko? Ukryło się gdzieś w zakamarkach pamięci, zginęło wśród tysięcy zdarzeń, których z dziennikarskiego obowiązku musiałem być świadkiem. Ależ tak! Na pewno to ten sam Licewicz, o którym pisałem w ostatnich dniach grudnia 1956 r. w „Skrzydłach Wolności". Warto przypomnieć, bo sprawa znów jest aktualna. Wówczas pisałem:

*„...ponieważ przydzielono go do oddziału korygowania ogniem artylerii, a on chciał do jakiegoś innego, więc poczuł się bardzo skrzywdzony. Tym faktem usprawiedliwia swoje pijaństwo. Brak umiejętności w pilotowaniu usprawiedliwia tym, że (uwaga!)... w szkole uczono go chuligaństwa i czynili to jego instruktorzy już od pierwszych tras i stref! Decydującym momentem było wydarzenie w jednym z hoteli oficerskich, gdzie Licewicz spił się jak bela i usiłował pobić por. Orkisza oraz strzelać do ludności cywilnej. Po tym fakcie „reżim stalinowski" wywalił go z trzaskiem z wojska.*
*Teraz Licewicz domaga się rehabilitacji! Biedna, skrzywdzona ofiara!".*

Mirosław Licewicz przeczytał mój artykuł i pogniewał się na mnie. Swojemu świętemu oburzeniu dał wyraz w liście do redakcji, w którym zaprzeczył, jakoby był chuliganem, awanturnikiem i pijakiem. Nic podobnego. On był doskonałym pilotem i człowiekiem o nieskazitelnej duszy.

W tamtym grudniowym artykule nie cytowałem fragmentów raportów Licewicza, w których wybielał swą sylwetkę oskarżając innych i prosił o zatrzymanie go w lotnictwie. Wyjmuję je teraz z teczki personalnej, spoczywającej w WKR Wrocław — Stare Miasto i czytam jeszcze raz:

*„...por. Orkisz i por. Ostrowski od pierwszych stref i tras uczyli mnie chuligaństwa. Powyższe fakty i szereg innych, których tu nie podaję, atmosfera panująca w eskadrze, przyczyniły się do tego, że stałem się takim jakim przedstawiono mnie w opinii służbowej..."*
*„...trudno mi pogodzić się z tą myślą (że nie lata — przyp. B. K.) i dlatego, że zdaję sobie doskonale sprawę ile nakładu pracy i kosztów poszło na marne, ponieważ trzyletnie szkolenie w OSL w tej chwili nie dało państwu żadnych korzyści..."*
*„...zostaję odtrącony od zaszczytnej dla mnie służby..."*
*„...proszę o udzielenie mi kredytu zaufania celem rehabilitacji... Pragnę służyć ojczyźnie jako ...ot myśliwski i czekam z niecierpliwością na pozy... ie rozpatrzenie raportu..."*
*„...dlatego proszę o danie mi tej możliwości pozostawiając mnie w wojsku, a z pewnością nie zawiodę zaufania przełożonych i nie splamię więcej honoru oficera WP".*

Więc jednak nie był tak nieskazitelnie czysty, jak pisał w liście do redakcji. Tego samego zdania była komisja, która zajmowała się rehabilitowaniem ludzi i ponieważ uznała, że Mirosław Licewicz nie jest ofiarą niesprawiedliwości lecz zwykłym chuliganem — do wojska nie wrócił.

Ale zanim poznamy dalsze losy Licewicza, zapoznajmy się z sylwetką jego kompana — Czesława Malesy.

5 grudnia 1955 r. ppor. Malesa jechał pociągiem. Ponieważ nudziło mu się, zaczął się rozglądać za możliwie miłym i możliwie damskim towarzystwem. Znalazł jedną taką panią; „szałowa kobieta", która mu wpadła w oko. Rozpoczął „gadkę":

— Daleko pani jedzie?
— Dosyć daleko. A pan
— Ja też. To pojedziemy razem. We dwójkę raźniej, no nie?

I rozpoczęła się rozmowa o tym i owym, jak to zwykle bywa w pociągu. Już Malesa zastanawiał się jak panią Anielę złapać za „pierwsze krzyżowe", gdy powiedziała coś co go bardzo zaintrygowało.

— Staram się właśnie o wyjazd do Holandii.

Od tej chwili rozmawiał z nią inaczej. Wysilił całą swoją inteligencję, sypał dwuznacznikami,, domyślnikami, żeby tylko...

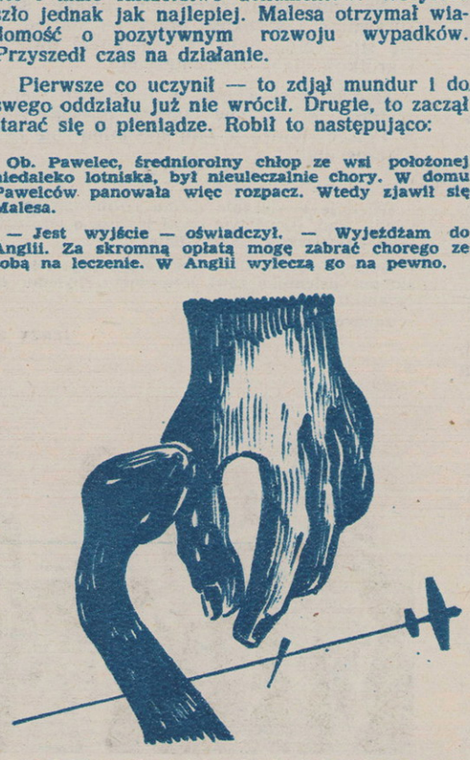
No i dopiął swego. Aniela Michałowska obiecała mu pomóc wydostać się z Polski. Potem zapadł zmrok i oboje utonęli w namiętnych uściskach.

A potem Aniela Michałowska zaczęła chodzić po ambasadach i ministerstwach. Starała się o paszporty dla siebie i dla swego... męża. Miał nim być Malesa. Potrzebny więc był mały szwindel i małe fałszerstwo dokumentów. Wszystko szło jednak jak najlepiej. Malesa otrzymał wiadomość o pozytywnym rozwoju wypadków. Przyszedł czas na działanie.

Pierwsze co uczynił — to zdjął mundur i do swego oddziału już nie wrócił. Drugie, to zaczął starać się o pieniądze. Robił to następująco:

**Ob. Pawelec, średniorolny chłop ze wsi położonej niedaleko lotniska, był nieuleczalnie chory. W domu Pawelców panowała więc rozpacz. Wtedy zjawił się Malesa.**

**— Jest wyjście — oświadczył. — Wyjeżdżam do Anglii. Za skromną opłatą mogę zabrać chorego ze sobą na leczenie. W Anglii wyleczą go na pewno.**



**Pawelec uczepił się tej nadziei. Uwierzył Malesie od razu, bo to była szansa pozostania przy życiu. I nie żałował pieniędzy ani inwentarza. Zaczął wyprzedawać co mógł, byle tylko Malesa osiągnął potrzebną sumę.**

**A potem nagle — misternie montowana budowla zawaliła się. Władze poznały się na fałszerstwach Anieli Michałowskiej. Nie było innego wyjścia jak złożyć meldunek o swej dezercji i poprosić o przebaczenie. Zamiast jednak przebaczenia — była rozprawa sądowa i wyrok: 10 lat więzienia.**

**Potem przyszedł rok 1956, a wraz z nim rewizja procesu i na prawach amnestii Malesa opuścił więzienie.**

*

Dwaj oficerowie rezerwy — wychowanek szkoły dęblińskiej Mirosław Licewicz i wychowanek szkoły radomskiej — Czesław Malesa spotkali się we Wrocławiu. Przypadli sobie do gustu dzięki wspólnym zainteresowaniom. Obaj lubili wódkę. Najpierw wylali sporo łez nad swoim paskudnym losem, potem powiedzieli, że zmiany październikowe w Polsce to lipa i wreszcie doszli do wniosku: trzeba energicznie działać.

— Nie bój nic, Czesiu, Miruś ci wszystko załatwi...

Gdy kelner stawiał którąś z kolei ćwiartkę, Miruś Licewicz rozwijał przed zapijaczoną wyobraźnią kumpla zdumiewająco wspaniały plan.

— Ty wiesz Czesiu, że Miruś ma brata w aeroklubie?
— Wiem.
— Otóż ten brat...

Ale nie ważny jest plan. Ważna jest jego realizacja. Młodzieńcy zaczęli działać. Najpierw poszli do Kostka Licewicza, który we wrocławskim aeroklubie pełnił wysoką i odpowiedzialną funkcję szefa wyszkolenia. Potem Kostek poszedł do kierownika aeroklubu z propozycją przyjęcia Mirka na stanowisko instruktora samolotowego.

Mirek, wprowadzony przez swego brata, przyjęty został do aeroklubu, płacił regularnie składki i zaczął latać. Wkrótce wziął pod opiekę grupę uczniów.

**Kierownik aeroklubu obserwował loty swego nowego instruktora. Widział oczywiście niedokładności pilotażowe, ale złożył je na karb dużej przerwy w lataniu. Pełen dobrych chęci dał Licewiczowi możliwość „doszlifowania się".**

**Biorąc sprawę na chłopski rozum — Mirek powinien być zadowolony. Latał, a to miało być jego największym pragnieniem. Dostał tę szansę, o którą prosił we wszystkich swoich raportach.**

**A co z Malesą? Otóż Czesio był stałym gościem na lotnisku. Łaził po hangarach, na start, z szefem wyszkolenia był na ty. Więc nie zwracano na niego uwagi. A już najmniej uczniowie aeroklubu.**

**Ale oto zazgrzytało coś w równo pracującej maszynie: Mirosław Licewicz otrzymał upomnienie za wypadek chuligaństwa w powietrzu. Kierownik aeroklubu przypomniał mu, że znajduje się na okresie próbnym i że takie wyskoki mogą skończyć się smutnie. Licewicz nie przejmował się zbytnio. Ufał w potęgę swego brata Konstantego. Jeszcze raz złamał dyscyplinę klubową. Dostał wymówienie, ale latać jeszcze mu pozwolono.**

*

26 maja na wrocławskim lotnisku panował wyjątkowy ruch. Lądowały tu szybowce i samoloty z Lisich Kątów i z Warszawy. W dniu tym wiele szybowców wystartowało na lot docelowy do Pragi Czeskiej. Wiele z nich nie doleciało i lądowało we Wrocławiu. Niektóre doleciały.

Do holowania szybowców z Pragi wyznaczony został również aeroklub wrocławski. Kierownik aeroklubu z jeszcze jednym pilotem polecieli do Czechosłowacji.

Na lotnisku wrocławskim trwały normalne loty szkolne i treningowe. Latał również Mirosław Licewicz. W pewnej chwili, gdy kierownik lotów odszedł do telefonu — Mirek wylądował właśnie, zamienił ucznia i wystartował ponownie. Niektórzy uczniowie zdziwili się, że tym razem „uczniem" był Czesław Malesa, ale nie zwracali uwagi swemu instruktorowi.

Samolot JUNAK-2, oznaczony symbolem SP BCK, wystartował i przepadł.

Akcja poszukiwawcza rozpoczęła się z opóźnieniem, a Mirosław Licewicz i Czesław Malesa, korzystając z otwarcia granicy polsko-czechosłowackiej dla przelotu samolotów do Pragi i z powrotem, wylądowali na lotnisku Aspern pod Wiedniem. Pierwsze ich pytanie brzmiało:

— Czy są tu Rosjanie?

Rosjan nie było. Byli tylko austriaccy dziennikarze. Nadarzyła się więc okazja. Mogli zrobić się bohaterami, ludźmi gnębionymi przez komunistyczny reżim. Poprosili o azyl polityczny, a w rozmowie z dziennikarzami oświadczyli:

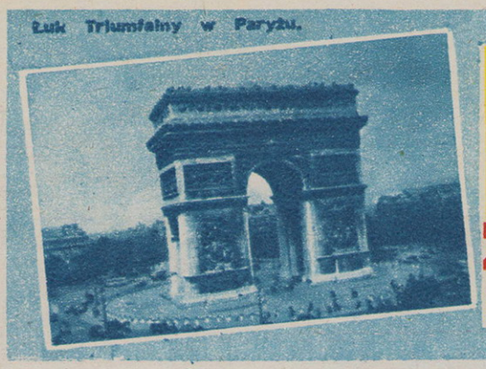
— My już dawno pragnęliśmy uciec. To było zaplanowane.

Dziennikarz z „Bild Telegraf" zacytował to oświadczenie. Ale obok niego napisał również nie bez złośliwości, że „legitymacją ideową" uciekinierów jest trochę wyświechtanych komunałów. Słowem, ani „Bild Telegraf" ani „Neuer Kurier" nie zachwycają się zbytnio „bohaterstwem" ludzi, których narodowości niestety nie potrafią bezbłędnie określić. A „Wolna Europa" podając do wiadomości to zdarzenie, zaopatrzyła je odpowiednim komentarzem, z którego ni mniej ni więcej wynika, że świat zachodni nie odczuwa aż takiego braku wszelkiego rodzaju chuliganów, oszustów, ludzi bez politycznego oblicza, aby importować ich z Polski. Więc zdaje sobie sprawę Zachód z tego, że tych, którzy usiłują uciec jedno tylko może w kraju dręczyć: coraz zachłanniej obejmująca ich obręcz nienawiści do wszystkiego, co nie służy ich wybujałej wyobraźni, do wszystkiego, co nie pozwala im postępować tak jak im się podoba, niezależnie od tego czy czyny zgodne będą z naszym prawem i z naszymi obyczajami, z naszym poczuciem moralności.

Licewicz i Malesa uciekli chyłkiem, zdezerterowali paskudnie. Nie ma kogo żałować. Pal ich diabli. Zakończmy już rozmowę na temat dwóch zgniłków.

Pomówmy jeszcze tylko — ale już nie w ramach artykułu — o tym, czy można dopuścić chuligana do samolotu.

**BOGDAN KAZNOWSKI**


Łuk Triumfalny w Paryżu.

# Listy z PARYŻA

INŻ. JANUSZ WOJCIECHOWSKI

## KORESPONDENCJA WŁASNA Z FRANCJI

**Na zaproszenie znanego czasopisma lotniczego „Aviation Magazine" przebywał we Francji nasz specjalny wysłannik, inż. Janusz Wojciechowski, który dzięki uprzejmości gospodarzy miał możność zapoznania się z całokształtem życia lotniczego tego kraju oraz sprzętem demonstrowanym na tegorocznym międzynarodowym salonie.**

**Cykl reportaży z Francji rozpoczynamy pierwszymi spostrzeżeniami nadesłanymi z Paryża.**

**REDAKCJA**

WYBÓR tematu do pierwszej korespondencji z Francji — kraju o przebogatych tradycjach i tętniącym, współczesnym życiu lotniczym — nie jest wcale rzeczą łatwą. Naprawdę, trudno jest się zdecydować od czego zacząć; tyle spraw naraz wydaje się potrzebne, ważne, ciekawe, godne zanotowania. Spróbuję więc ułatwić sobie życie i zacznę od spraw... polskich.

Zresztą i chwila ku temu sprzyjająca. Właśnie zakończył się XXII Salon Paryski, największe międzynarodowe wydarzenie lotnicze bieżącego roku. Pół miliona mieszkańców Paryża, świadków wielkich pokazów w locie zamykających wystawę i co najmniej drugie tyle ich znajomych, przestało mówić o karkołomnych ewolucjach wicemistrza świata w akrobacji Czechosłowaka J. Blahy, francuskiej „Caravelli", „latającym kominie" — „Atar C400-P2 Volant" oraz precyzji lotu zespołowego siedmiu angielskich „Hunterów". Dodajmy do tego jeszcze kilka naddźwiękowych „bangów" w wykonaniu „Hunter-Trainer", Supermarine „Scimitar" oraz „Mystère IV A" — a będziemy mieli w zasadzie pełny obraz tego co przeciętny widz zapamiętał z pokazów i w ogóle z całej imprezy.

Salon został zamknięty. Organizatorzy odetchnęli z ulgą. Dziennikarze lotniczy, konstruktorzy i przemysłowcy lotniczy, którzy ściągnęli do Paryża niemal z całego świata, stali się skłonniejsi do rozmów i uogólnień.

Zdążyłem też przyjąć kilka efektownych gratulacji z okazji występu „mego" rodaka Blahy. Z początku usiłowałem tłumaczyć pomyłkę lecz później dałem spokój, bo przekonałem się, że sympatyczni Francuzi znają doskonale geografię — ale niemal wyłącznie własnego kraju. Mam zresztą czyste sumienie — nasi czescy pobratymcy zapewne zdyskontowali przypadkowo kilka polskich sukcesów.

Właśnie, czy sukcesów?

### NIE TAKI „BIES" STRASZNY, JAK GO MALUJĄ

Zacznijmy od głosów zagranicznych. Prasa francuska, spełniająca do końca rolę uprzejmych gospodarzy, nazywała każdego pilota mistrzem (co zresztą odpowiadało prawdzie), a każdy demonstrowany samolot czy śmigłowiec zaopatrywała w jakiś sympatyczny przymiotnik: zgrabny, piękny, rewelacyjny, elegancki...

Przymując poprawkę na szczerze entuzjastyczne opisy (w pełni zasłużone) Do-27, akrobacji Blahy na Zlinie-226, „Latającego Atara" i kilku innych maszyn, przede wszystkim francuskich, możemy z całym spokojem stwierdzić, że obecność naszego sprzętu na Salonie prasa zaledwie „odfajkowała".

Znacznie ciekawsze niż lektura były rozmowy bezpośrednie. Sprawozdawcy angielscy niechętnie mówili o „Biesie". Wspominali jedynie o jego dobrych własnościach lotnych oraz starannym wykonaniu i... zaraz przechodzili do „SM-1". Widać było, że nasz śmigłowiec zaciekawia. Podkreślano przy tym dobre własności lotne SM-1, stawiając go na równi z Bristol „Sycamore", a uczestnicy lotów zapoznawczych zwracali uwagę na stosunkowo małe drgania maszyny. Dziwiono się jedynie, dlaczego nie spróbujemy przebudować śmigłowca (tak jak oni np. zrobili z licencyjnym S-51 przekształcając go w 5-miejscowego „Widgeon'a"), aby zwiększyć ilość miejsc pasażerskich. Właśnie Anglicy szeroko komentowali fakt, że nasz śmigłowiec podczas prób uniósł 7 osób (!).

Opinia technicznych sprawozdawców francuskich była bardzo zbliżona, uderzyła ich jednak rzekomo mała zwrotność SM-1, która wystąpiła podczas pokazów w locie na tle innych śmigłowców.

Francuzi mówili więcej i o „Biesie". Zgodnie podkreślali jego doskonałe (ponieważ, jak już powiedziałem są to ludzie bardzo uprzejmi, więc czytajmy — dobre) własności lotne, dodawali, że wyglądem i pracą silnika przypomina do złudzenia popularnego przed laty North-American T-6 „Harvard'a" (nota bene: używany do dziś w Północnej Afryce jako łącznikowy i rozpoznawczy) i pytali wprost: po co jest ten samolot?

Do wstępnego szkolenia jest zbyt trudny i ma silnik o niepotrzebnie wielkiej mocy. Nie jest także samolotem sportowym czy turystycznym, ponieważ nikt rozsądny nie będzie „woził" dwóch osób z takim nadmiarem mocy. Wreszcie, jako samolot treningowo-przejściowy dla przyszłych pilotów maszyn odrzutowych „Bies", zdaniem Francuzów, spóźnił się co najmniej o 3 lata.

Charakterystyczne jest, że pytanie: po co właściwie wystawiliśmy „Biesa", padało również podczas wizyt na lotniskach sportowych i turystycznych.

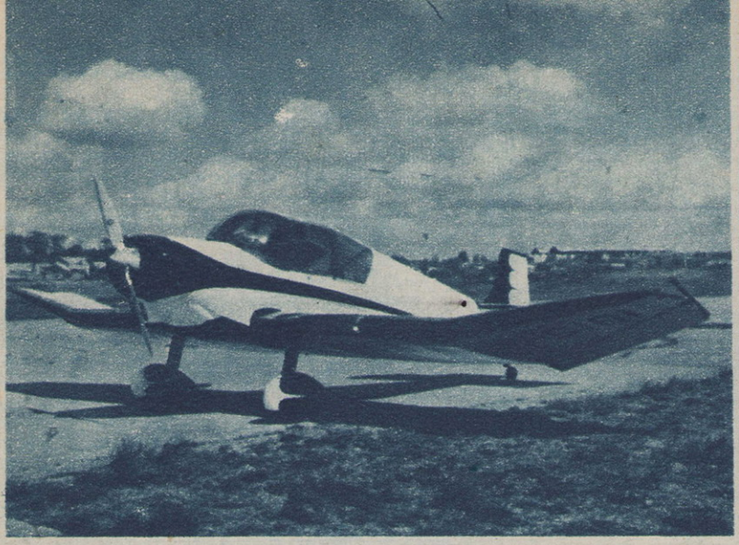
Nie przypadkowo właśnie Francuzi podnosili ten problem. Dlaczego — wyjaśni mała dygresja.

Tuż po wojnie Francja nie posiadała wojskowych samolotów szkolnych. Przejęto więc od USA pewną ilość maszyn, przede wszystkim T-6 (stąd taka skłonność do porównań z „Biesem"), Piper i Cessna. Niebawem pojawiły się i konstrukcje francuskie: SIPA S-10 (Arado-396), S-11, S-12 oraz Morane-Saulnier 472/475 „Vanneau".

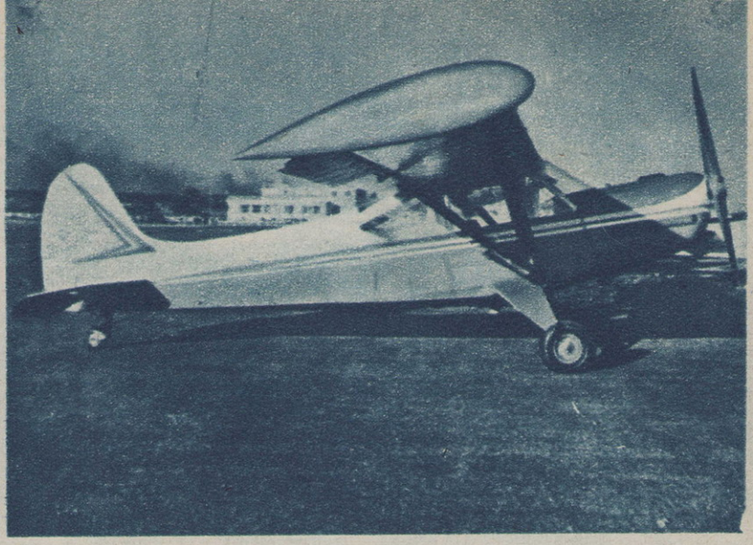
Do szkolenia podstawowego używano dwupłata Stampe-Vertongen SV-4 budowanego z licencji belgijskiej. Stampe SV-4 jest dopiero obecnie zastępowany

CIĄG DALSZY NA STR. 6

Śmigłowiec polskiej produkcji SM-1 cieszył się dużym zainteresowaniem publiczności. Nie brakło również wśród niej specjalistów śmigłowcowych (foto powyżej). Samolot treningowy TS-8 „Bies" korzystnie wyróżniał się efektownym — zdaniem obserwatorów zagranicznych — wykończeniem zewnętrznym.
Foto: T. Gliński (2)



Najpopularniejszy we Francji dwumiejscowy samolot turystyczny Jodel D 117, z silnikiem Continental C90 — 14F (90 KM). Obecnie budowana jest w zakładach S.A.N. czteromiejscowa wersja tego samolotu — D 140 (180 KM), który ma być demonstrowany w Lesznie w roku przyszłym.



Prototyp samolotu holującego Boisavia Mercurey R2 z silnikiem Salmson Argus 240 KM. Samolot ten, zdolny do jednoczesnego holowania trzech szybowców, jest budowany obecnie w serii 5 sztuk dla szybownictwa francuskiego. Prawdopodobnie ujrzymy go w przyszłym roku w Lesznie.

przez 3-miejscowy MS-733 „Alcyon" (zamówiony w ilości 185) oraz 2-miejscowy Nord-3202 (zamówiony w ilości 100); oba typy z silnikami 240 KM.

Dodajmy od razu, że maszyny te są już w zasadzie przeznaczone do szkolenia tylko pilotów samolotów śmigłowych. Od 1956 r. oficerska szkoła lotnicza w Salon de Provence zaczęła otrzymywać tytułem próby seryjnie produkowane odrzutowe samoloty treningowe Fouga CM 170 R „Magister". W chwili obecnej zakłady produkują 6—8 maszyn miesięcznie i oczekuje się, że w końcu 1957 roku ilość ta wzrośnie do 12. Szkoła dysponuje już w tej chwili ponad 50 „Magistrami", przy czym zamówienie opiewa na 350 w celu powszechnego wprowadzenia tych maszyn do szkolenia. Warto przypomnieć, że CM 170 R jest szczególnie zalecany przez NATO, a NRF niedawno zakupiła 22 samoloty oraz licencję produkcyjną i części do montażu 338 maszyn.

Dotychczasowe doświadczenia francuskie wykazały celowość pełnego szkolenia pilotów myśliwców odrzutowych z pominięciem w ogóle samolotów śmigłowych. Pogląd ten znajduje coraz więcej zwolenników na Zachodzie, zwłaszcza, że „Magister" odbył raid po wielu krajach Europy, USA i Kanadzie.

Obecnie mówi się o zamierzonym uzupełnianiu wypróbowanego CM 170 R wersjami CM-160 „Magister économique" (dla szkolenia wstępnego), CM-195 (samolot treningowy o prędkości max. 970 km/h) oraz CM-175 „Magister-Marine" (zamówiony już przez marynarkę w ilości 30). Oprócz tego zakłady Morane-Saulnier rozpoczęły produkcję seryjną 50 lekkich odrzutowych samolotów łącznikowych MS-760 „Paris". Samoloty te zostaną prawdopodobnie zakupione przez Argentynę dla celów szkolno-treningowych. MS-760 odbył w 1955 r. raid po USA i Kanadzie. W końcu 1956 r. „Paris" przeszedł pomyślnie w Waszyngtonie próby marynarki USA, a w 1957 r. odbył loty zapoznawcze w ośrodku szkoleniowym w Szwecji.

Nic więc dziwnego, że w ojczyźnie silników turboodrzutowych małych mocy (konstrukcji inż. Josepha Szydłowskiego), „Magistra", „Fleureta" i „Parisa" oraz innych koncepcji szkolenia lotniczego — nasz „Bies" nie łatwo mógł znaleźć zrozumienie. Nie ulega wątpliwości, że taki klimat imprezy i bliska obecność Fougi „Magistra" mógł zachwiać, a co najmniej odroczyć decyzję wyboru sprzętu treningowego przez niejednego z nabywców.

Sytuację francuską, moim zdaniem, dobrze wyczuli Włosi, którzy swój szeroko znany śmigłowy samolot szkolno-treningowy (zalecany do tego przez NATO) P-149D z silnikiem 260 KM oferowali w Paryżu przede wszystkim jako turystyczny, 5-miejscowy, o pięknych osiągach. Również i Hiszpanie, posiadający doskonały odpowiednik „Biesa" — samolot HA-100 E1 „Triana", wystąpili tylko z latającym konkurentem Fouga „Magister" — odrzutowym treningowcem HA-200RI „Saeta", a Włosi z makietą Macchi MB-326A. W rezultacie TS-8 miał za towarzysza jedynie wspomniany już francuski Nord-3202.

Charakterystyczne jest, że większość pokazanych (poza Francją) myśliwców odrzutowych to właśnie wersje treningowe, 2-miejscowe. Były to: angielskie Hawker „Hunter" T-7, Foland „Gnat-Trainer" i Gloster „Javelin" T-3; amerykańskie North American 249-A i F-100 F oraz włoskie — Fiat G-82-1 B i G-91 Trainer. Większość wymienionych maszyn stanowiły makiety, latał jedynie „Hunter" T-7.

Mimo tych uwag, nasz pierwszy po wojnie występ paryski należy uważać za udany i co ważniejsze potrzebny. „Biesa" i SM-1 oglądano nie tyle pod kątem dzisiejszej przydatności, ile raczej starano się z nich odczytać przyszłe możliwości naszego przemysłu lotniczego.

Byłem świadkiem dyskusji metalowców francuskich na temat jakości wykonania naszych maszyn; oceniono ją wysoko. Za to opinii o wyposażeniu — lepiej nie powtarzać. W osprzęcie radiowym i radionawigacyjnym jesteśmy na razie na etapie Popowa i Marconiego. Ciemną stroną śmigłowca są niskie resursy silnika i elementów nośnych w porównaniu z odpowiednikami zagranicznymi.

W całości jednak, należy przyjąć, że opinie co do naszych potencjalnych możliwości eksportowych wypadły pomyślnie. Są nawet pewne znaki mogące wskazywać na zarysowujące się obawy konkurencyjne ze strony zagranicy.

Oczekuje się tam, że oprócz szybownictwa, a obecnie także śmigłowców, będziemy mieli coś do powiedzenia również w dziedzinie odrzutowych samolotów treningowych oraz małych samolotów turystycznych.

Ogólnie panuje pogląd, że za 2—3 lata na przyszłych salonach paryskich będą dominowały już latające „trenery" naddźwiękowe.

O lotnictwie popularnym, obecnych tendencjach rozwojowych (ekonomicznych i konstrukcyjnych) powiem w specjalnym reportażu z zakładów BOISAVIA i SAN, które miałem możność zwiedzić, a dzięki uprzejmości głównych konstruktorów odbyć również samodzielne loty zapoznawcze na samolotach Mercurey B-601 „De Luxe" i Jodel-Querey D-117.

W chwili, gdy piszę powyższe uwagi, nie znam jeszcze wyników paryskich transakcji „MOTO-IMPORTU", które są właściwie najlepszą oceną całego przedsięwzięcia wystawowego. Spostrzeżenia te traktuję jedynie jako przyczynek mogący pomóc w objektywnym ustaleniu sytuacji na lotniczych rynkach zagranicznych, sytuacji — **takiej jaką ona jest, a nie takiej jaką chcielibyśmy widzieć.** Po to, aby w przyszłości trafnie decydować co się jeszcze nadaje na Targi Poznańskie, Lipskie, Praskie, Pekińskie, nawet Kairskie, a co już staje się zbyteczne w Paryżu, Wenecji czy nawet New Delhi...

### FRANCUSKIE PRZYGODY KOZIOŁKA-MATOŁKA

**Istnieje w Paryżu robotniczy Aeroklub Metalowców zrzeszający w tej chwili 70 członków. Są wśród nich pracownicy przemysłu lotniczego, są doskonali mechanicy z „Air France", jest dużo młodzieży. Niedawno nakręcono tu pełnometrażowy film lotniczy, który podobno został zakupiony w Cannes przez „Film Polski". Aeroklub ma duże osiągnięcia w dziedzinie szkolenia pilotów silnikowych oraz w amatorskiej budowie samolotów. Lecz nie o tym chcę dzisiaj pisać.**

**W 1955 r. aeroklub ten odwiedził ówczesny sekretarz generalny Aeroklubu LP2 i jak twierdzą naoczni świadkowie obiecał, że 5 członków klubu zostanie zaproszonych do Polski na szkolenie szybowcowe. Młodzież wzięła się do roboty. Po 10 godzinnym nieraz dniu pracy w fabrykach wkuwała teorię, egzaminowano się nawzajem; wybrano najlepszych. Ale cóż, zaproszenie nie nadchodziło...**

**Kierownictwo aeroklubu wysłało do LP2 list z zapytaniem. Bez odpowiedzi. Drugi — bez odpowiedzi. Na początku 1956 r. Francuzi zaprosili do siebie delegację polskich lotników sportowych. Bez odpowiedzi.**

**Podczas Szybowcowych Mistrzostw Świata 1956 w Saint-Yan członkowie aeroklubu robotniczego samorzutnie pomagali naszej drużynie i to chyba skutecznie, jeśli otrzymali z Polski dyplomy uznania. Rozmawiano też z naszym kierownictwem ekipy.**

**Na przypomnienie o zaproszeniu Francuzi usłyszeli oficjalną odpowiedź, że „nie można było tego załatwić, po prostu nie było komu, gdyż kierownictwo Aeroklubu LP2 rozjechało się po świecie; jedna połowa pojechała do Chin, druga do Afryki Północnej..."**

**Zachowajmy nazwiska osób w tajemnicy, której rzecznikami były one przez wiele lat i słusznie — bo było co ukrywać!**

**Jeśli jednak autorzy wypowiedzi przeczytają te słowa niech wiedzą, że nazwiska ich (wymawiane nad podziw poprawnie) krążą tam wraz ze „złotymi" argumentami jako anegdota wśród lotników i niech się nie zdziwią, jeżeli przy okazji ktoś im ją niespodziewanie opowie w Paryżu... Francuzi to wesoły naród.**

**A swoją drogą, sprawa jest nadal otwarta. Jedno — to nadszarpnięta reputacja kierownictwa naszego sportu lotniczego w ogóle, drugie — realna możliwość rozszerzenia bezdewizowej wymiany pomiędzy poszczególnymi aeroklubami. Szczególnie piloci silnikowi i spadochroniarze, a nawet — szybownicy mogą dużo ciekawych rzeczy zobaczyć we Francji.**

**Adres aeroklubu paryskiego pozostaje w naszej redakcji do dyspozycji zainteresowanych zarządów aeroklubów.**

### Z WIEŻY EIFFEL'A WIDAĆ LESZNO

**Wszystkie znaki na niebie i ziemi wskazują, że szybownictwo francuskie poważnie przygotowuje się do przyszłych Mistrzostw Świata. Wyłoniona została kadra narodowa w składzie: Abadie, Barbara, Cayla, Cambette, Costa, Didion, Fevre, Fontoilles, Gavillet, Labar, Lacheny, Landi, Lepanse, Mandart, Marchand, André Mattern, Rousselet, Rouviére, Taron, Trubert i Weiss. Członkowie kadry zawzięcie trenują „polskie" konkurencje: trójkąty 100, 200 i 300 km oraz przeloty otwarte. Wraz z nimi lata Anglik — Wills na swoim „Skylark'u. Niedawno zostały ustanowione 3 nagrody w wysokości 50 000 franków każda za najlepszy wynik roku 1957 uzyskany na trasie trójkąta: 100, 200 i 300 km. W kategorii 200 km prowadzi na razie załoga Lepanse—Roboam na Br-904 wynikiem 65 km/h.**

**Podczas mojej wizyty w ośrodku szybowcowym La Ferté-Allais (40 km od Paryża), gdzie miałem również możność samodzielnego pilotowania Breguet Br-904 w 1,5 godzinnym locie w towarzystwie inż. Cayla, znany rekordzista p. Lepanse zapytany na temat czołówki francuskiej oświadczył z uśmiechem, że „widać wielu asów na horyzoncie", a eliminacje będą bardzo ostre.**

**W tymże ośrodku przeprowadzane są intensywne doświadczenia ze sprzętem; np. Br-904, na którym leciałem, miał dodatkowo zamontowane w przedniej kabinie dwa WEC-e różnej konstrukcji. Prowadzone są też badania w locie nad opływem płata i usterzenia oraz interferencją, przy czym królikiem doświadczalnym jest tu nieznany u nas prawzór „Nymphale" — dwumiejscowy Breguet 902.**

**Bardzo ciekawy prototyp miniaturowej wersji szybowcowej radioaparatury nadawczo-odbiorczej konstrukcji Roberta Geromboux oglądałem w zakładach Radiostal w Bernay. Pan Geromboux jest również konstruktorem aparatury używanej przez Francuzów na mistrzostwach w St-Yan 1956, a także najpopularniejszego obecnie kompletu dla lotnictwa sportowego „G 10". O rozmowie z konstruktorem oraz moich próbach tych urządzeń — w następnych korespondencjach.**

**Do Leszna wybiera się w przyszłym roku jako pilot holujący ekipy francuskiej główny konstruktor BOISAVIA p. Lucien Tieles. Jego najnowszy samolot holujący „Mercurey" R2 został zamówiony w ilości 5 maszyn. Leszno zamierza również odwiedzić naczelny dyrektor zakładów SAN produkujących samoloty turystyczne Jodel, p. Lucien Querey, oczywiście na 4-miejscowym Jodelu D-140, w towarzystwie konstruktora radiowego p. Geromboux i przedstawicieli prasy lotniczej.**

**Tak więc należy oczekiwać, że ekipa francuska wystąpi w Lesznie nie tylko z doborową stawką zawodników, ale i odpowiednią „obstawą". Ze sprzętu szybowcowego chyba zobaczymy niewiele więcej niż Breguet 901 i 904, oczywiście z ulepszonym wyposażeniem.**

### „BOCIAN" Z BEYNES

**Okazuje się, że nie wszystkie bociany wracają do kraju. Na uboczu podparyskiej szkoły szybowcowej w Beynes spoczywają dwie, dziwnie znajome, skrzynie transportowe... Napis „XXI Salon Lotniczy w Paryżu" wskazuje ich pochodzenie, oczywiście SZD. W hangarze, troskliwie cały okryty pokrowcem, stoi polski „Bocian". Zresztą nie tylko stoi. Wystarczy wspomnieć ostatnie wyniki: 6.V.1957 — przelot — 545 km, 20.V — trójkąt 200 km — 51,5 km/h (nowy kobiecy rekord Francji), aby nabrać przekonania, że „Bocian" w rękach pani Marcelle Choisnet-Gohard nie marnuje czasu. „Mucha" i „Jaskółka" też gdzieś krążą po Francji.**

**Według zgodnego zdania wyczynowców francuskich, z którymi rozmawiałem, najlepszym naszym szybowcem jest „botjan", potem „musza" i wreszcie „jaskolska". Najbardziej ich interesował „Jastrząb", którego odpowiednika nie mają u siebie, a w ogóle to szybowców naszych nie potrzebujemy się wstydzić. Mają one we Francji dobrą markę, chociaż czasem i stronniczo przemilczaną.**

### POCHWAŁA PARYSKIEGO „LOTU"

**Nie spotkałem jeszcze rodaka-lotnika, który by opowiadając wrażenia z Paryża nie wspomniał o życzliwej trosce, opiece lub pomocy jakiej doświadczył ze strony tamtejszej placówki PLL „LOT".**

**Ponieważ dotychczas nikt jakoś nie znalazł miejsca na to w swoich ważnych sprawozdaniach ze zjazdów, konferencji, wystaw — z przyjemnością spełniam miły obowiązek podziękowania malutkiemu personelowi, malutkiej, zagubionej w labiryncie korytarzy i przejść placówki w imieniu tych ludzi lotnictwa z Kraju, którzy z jej usług korzystali, korzystają, a zapewne i tych co będą korzystać.**

*

**P.S. Dlaczego w samolotach „LOTU" na liniach zagranicznych nie można dostać „Skrzydlatej Polski", mimo, że są tam tak poczytne wydawnictwa jak: „Kobiety w walce o pokój", „Przegląd Związkowy" i inne temu podobne? Lojalnie trzeba przyznać, że „Przekrój", „Motor", „Panorama", „Sportowiec" i „Dookoła Świata" jest też. Złośliwi twierdzą, że brak „Skrzydlatej" datuje się od chwili, gdy zaczęła ona pisać o „Locie"...**

# Odrzutowcem PO ŚWIECIE

## PIERWSZY LOT B-707

Towarzystwo Lotnicze Trans World Airlines (TWA) wprowadza na swoje linie transportowe wersję samolotu Boeing B-707. Inauguracyjny lot prototypu transportowej wersji B-707, z udziałem przedstawicieli prasy i kierownictwa TWA, wykonany został na trasie Seattle-Baltimore w czasie 3 godziny 48 minut z lądowaniem w Chicago i Denver. W tym transkontynentalnym locie wzięły także udział stewardessy, (pierwsze nad Atlantykiem w odrzutowcu), przedstawicielki linii lotniczych American Airlines, Braniff International Airways i Trans World Airlines. (P.)

## WASSMER-WA-20 „JAVELOT" ● FRANCJA

Szybowiec ten został zaprojektowany z myślą o standartowym wyposażeniu aeroklubów francuskich. Firma Etablissements Wassmer produkuje obecnie dwie wersje: treningową i wyczynową. Różnica polega głównie na wykończeniu i wyposażeniu.

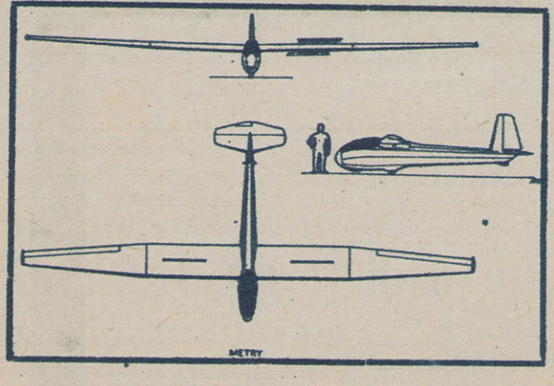
„Javelot" (oszczep) jest szybowcem konstrukcji mieszanej: posiada skrzydła drewniane oraz kadłub rurkowy pokryty płótnem. Płat o obrysie prostokątno-trapezowym posiada jeden dźwigar umieszczony w 37% cięciwy. Końce skrzydeł są zaopatrzone we wrzeciona. Profil laminarny NACA 63618 przechodzi w częściach skrajnych w NACA 63614. Maksymalna głębokość skrzydła wynosi zaledwie 1,15 m. Prostokątna część skrzydeł posiada keson skorupowy z dwóch warstw sklejki z przekładką masy wypełniającej „Klegecell". Części skrajne skrzydeł — trapezowe, posiadają normalny keson sklejkowy. Tylna część jest pokryta płótnem.

Szybowiec nie posiada klap. Lotki są stosunkowo niewielkie i silnie różnicowe (wychylenia wynoszą: w górę 28°, w dół 12°). Hamulce blaszane, dziurowane, zapewniają możliwość pionowego nurkowania bez przekroczenia dopuszczalnej prędkości.

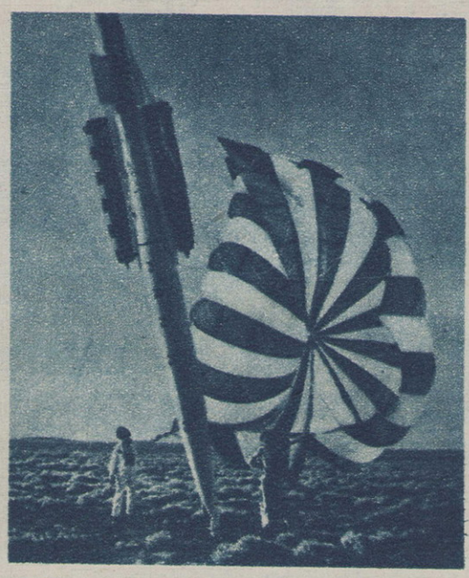
Szkielet kadłuba jest spawany z rurek ze stali chromomolibdenowej. Składa się on z 2 części, co ułatwia ewentualne naprawy. Kadłub spoczywa na kółku umieszczonym pod środkiem ciężkości pustego szybowca i wyposażonym w hamulec. Rozmiary pneumatyka 330×130. W kabinie pilota zwraca uwagę siodełko wykonane wraz z oparciem z mocnego płótna, na wzór leżaka. Proste urządzenie regulacyjne pozwala zmieniać pochylenie oparcia i wysokość siodełka. Również pedały są nastawne w locie.

Wersja treningowa posiada normalny zestaw przyrządów, włącznie z zakrętomierzem i chyłomierzem podłużnym. Wersja wyczynowa jest ponadto wyposażona w sztuczny horyzont, aparaturę tlenową i 8-kanałową aparaturę radiową. (AŻ)

**DANE TECHNICZNE. Wymiary:** rozpiętość — 16,08 m, długość — 7,06 m, powierzchnia nośna — 15,5 m², wydłużenie — 16,7. **Ciężary:** ciężar własny — 205 kG, ciężar w locie max. — 330 kG, obciążenie powierzchni — 18—21,3 kG/m². **Osiągi teoretyczne:** minimalna prędkość opadania — 0,68 m/sek przy prędkości 60 km/h; maksymalna doskonałość — 29 przy prędkości 76 km/h; prędkość opadania przy 100 km/h — 1,15 m/sek, przy 120 km/h — 1,7 m/sek; maksymalna dopuszczalna prędkość — 200 km/h w powietrzu spokojnym lub — 145 km/h w powietrzu burzliwym. W locie na holu — 140 km/h.

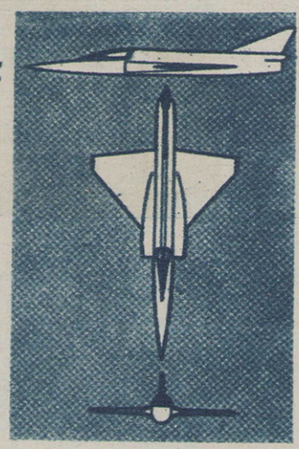


## POCISK BRISTOL „BOBBIN"



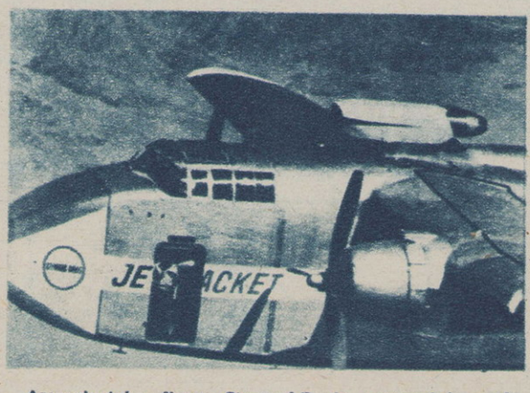
*Zakłady lotnicze Bristol przeprowadzają obecnie próby z doświadczalnym pociskiem balistycznym „Bobbin". Pocisk wyposażony jest w dwa silniki odrzutowe „Thor" o ciągu 6 800 kG każdy i cztery rakiety startowe. „Bobbin" zaopatrzony jest w masywną iglicę wbijającą się podczas lądowania w ziemię i spadochron automatycznie otwierający się z chwilą gdy przestają pracować silniki, dzięki czemu pocisk nie ulega zniszczeniu i może być ponownie użyty. Maksymalna prędkość lotu „Bobbin" wynosi około 2—3 Macha. Pocisk wykorzystywany jest także do wypróbowania innych typów silników odrzutowych. (P).*

## NOWY ODRZUTOWIEC HISZPAŃSKI



Zakłady Hispano Aviacion w Sewilli opracowały na podstawie projektu prof. Messerschmitta lekki przechwytujący samolot myśliwski HA. 300 (XC-6). Napęd stanowić ma silnik typu Bristol „Orpheus" BOr. 11 o ciągu 2 615 kG. HA. 300 osiągać ma prędkości powyżej liczby Macha 1. Rozpiętość skrzydeł — 7,0 m. Długość samolotu około 13,5 m. Bliższe dane techniczne nie zostały dotychczas opublikowane. (P).

## FAIRCHILD-C 82



Amerykańska firma Steward-Davis wyposażyła swój samolot transportowy typu Fairchild C-82 „Packet" w dodatkowe dwa małe silniki odrzutowe J-1600 „Turbassist", umieszczone obok siebie nad kadłubem. Silniki odrzutowe pozwoliły na skrócenie startu i zwiększają bezpieczeństwo lotu w przypadku uszkodzenia silników tłokowych. W czasie lotu próbnego pilot wyłączył silniki tłokowe, włączył silniki odrzutowe i następnie stojąc w otwartych drzwiach wejściowych obserwował przez kilka minut lot samolotu. (P)

## Ghana członkiem ICAO

Nowopowstałe państwo Ghana w Afryce podpisało, jako jeden ze swych pierwszych aktów państwowych, międzynarodową konwencję lotnictwa cywilnego i na tej podstawie zostało przyjęte w poczet członków Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO) jako 71 państwo z kolei. „Komunikacja lotnicza — powiedział prezydent państwa Ghana — umożliwia nam aktywny udział w życiu kulturalnym i gospodarczym całego świata; dlatego chcemy niezwłocznie wypełnić odpowiednie formalności i zapraszamy zagraniczne towarzystwa lotnicze, aby uwzględniły nasz kraj w ich sieciach połączeń międzynarodowych".

## Samoloty ZSRR wylądowały na Biegunie Północnym

*Jak podało radio Moskwa, w dniu 16 maja br. wystartowały z bazy arktycznej dwa samoloty radzieckie i przeleciawszy nad Biegun Północny wylądowały tam, w celu zainstalowania automatycznej stacji meteorologicznej, przesyłającej dane o ciśnieniu powietrza i prędkości wiatrów. Załogi samolotów pracowały nad instalacją urządzeń 6 godzin. Warto nadmienić, że poprzednie (znane) lądowanie na Biegunie Północnym miało miejsce 1 maja 1952 r. Dokonał go pułkownik lotnictwa USA William Benedict.*

## ODBUDOWA LOTNICTWA JAPOŃSKIEGO

Japońskie lotnictwo wojskowe weszło w fazę szybkiej rozbudowy. Obecny stan sprzętu przedstawia się następująco: z ogólnej liczby 578 posiadanych samolotów amerykańskiej i angielskiej produkcji — 162 maszyny to F-86F „Sabre-6", 127 — T-33A „Shooting Star", 130 — T-6G, 126 — T-34, 30 — C-46, 1 — „Vampire", 1 — KAL-2, 1 — T-28B. Lotnictwo marynarki wojennej dysponuje ponad 92 samolotami, z czego 16 jest typu PV-2 i 20 — typu TBM-3. Obecne lotnictwo armii lądowej posiada 321 samolotów.

## W SKRÓCIE

**W Moskwie otwarta** została niedawno wielka wszechzwiązkowa wystawa przemysłowa, obrazująca postępy radzieckiej nauki i techniki. Ciekawie reprezentowane jest na wystawie lotnictwo: publiczności pokazano nie tylko samoloty, jak odrzutowy Tu-104 oraz śmigłowce (konstrukcji Kamowa), lecz również wiele skomplikowanych, najnowocześniejszych maszyn jakie używane są w fabrykach przy produkcji sprzętu lotniczego.

*

**Wielką odwagę** wykazał mechanik radzieckiego śmigłowca Mi-4, wezwanego na pomoc z Irkucka przez kierownictwo budowy Brackiej Elektrowni Wodnej we wschodniej Syberii. Załoga śmigłowca otrzymała zadanie rozbicia przy pomocy silnych ładunków wybuchowych ogromnego zatoru lodowego na Angarze, który spowodował przybór wody i stwarzał groźbę uszkodzenia wznoszonej zapory. Podczas zrzucania ładunków, które — zaopatrzone w lont — detonowały na zwałach lodu po 3 minutach od chwili zrzutu, jeden z kolejnych „pakunków" zaczepił się na podwoziu, grożąc każdej chwili eksplozją. Lont palił się. Widząc to, mechanik W. Iwanow wydostał się uwiązany linką na zewnątrz śmigłowca i smagany silnymi podmuchami wiatru, mając minutę czasu, z największym trudem i poświęceniem spowodował odczepienie się śmiercionośnego ładunku, ratując śmigłowiec wraz z załogą. Dzielni lotnicy dalej bombardowali zator, aż do jego likwidacji.

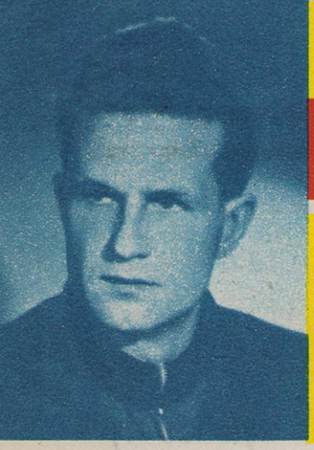
*

**Dla amerykańskiej marynarki** wojennej zakłady Aerojet General zbudowały wielką rakietę na paliwo stałe, która przeznaczona jest jako uzbrojenie okrętów podwodnych. Rakieta ta, nazwana „Polaris", po wystrzeleniu z zanurzonego okrętu podwodnego ma mieć zasięg ponad 1 000 km. Koncepcja rakiety opiera się na projektach niemieckich z czasów ostatniej wojny.

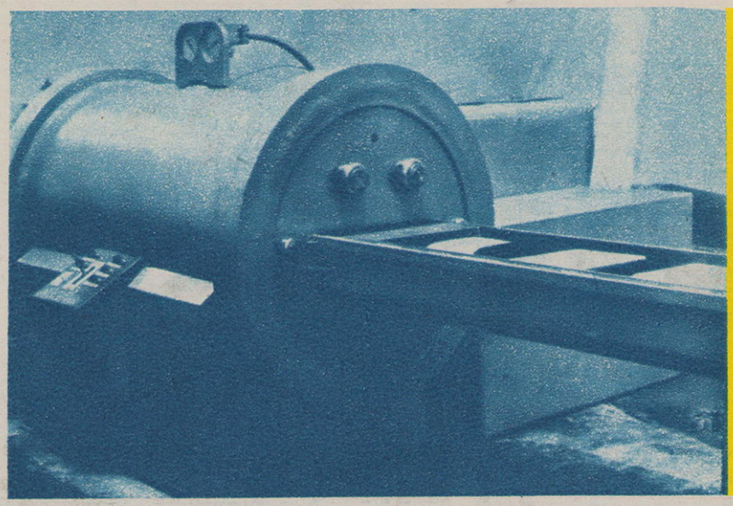
*

**W sobotę 8.VI. br.** podpisana została na lotnisku Ferihegy w Budapeszcie konwencja lotnicza między Czechosłowacją, NRD, Polską, Węgrami, Rumunią i Bułgarią. Konwencja określa zasady funkcjonowania komunikacji lotniczej między wymienionymi państwami. (sz)

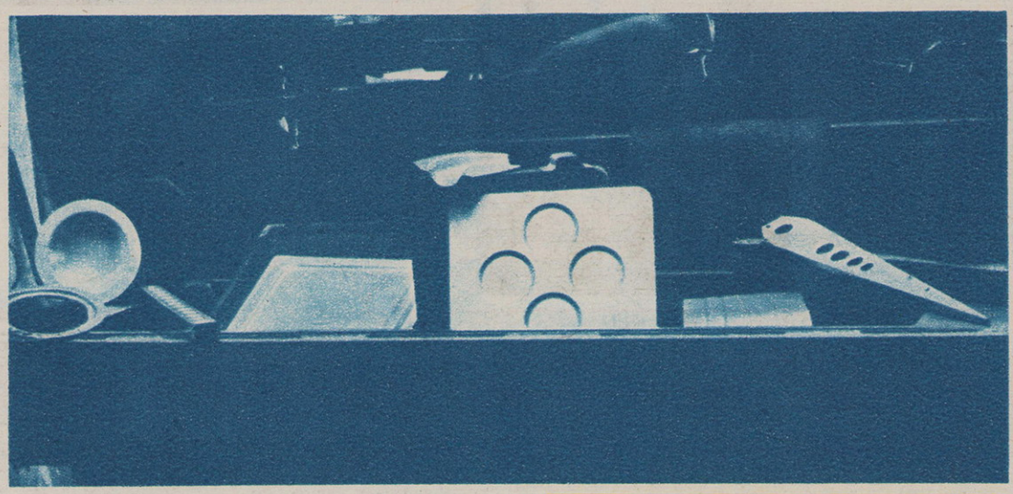
# POLSKA PRASA TUNELOWA



Konstruktor pierwszej polskiej prasy tunelowej inż. Alfons Wojciński.



Z lewej: Widok ogólny prasy. Z przodu tablica rozdzielcza, z tyłu urządzenie hydrauliczne z pompami. Nazwę swą prasa tunelowa wzięła z tego, iż stół, na którym umieszczone są foremki i kształtowane elementy, przesuwany jest przez tunel wewnątrz prasy. Niżej: Detale lotnicze wytworzone w prasie tunelowej.



POSTĘP techniczny w lotnictwie to nie tylko coraz lepsze, coraz szybsze samoloty i silniki. To również coraz sprawniejsze i coraz tańsze metody produkcji.

Produkcja sprzętu lotniczego tym się różni od produkcji innych artykułów przemysłowych, że odbywa się przeważnie w niewielkich seriach, liczących dziesiątki, setki, a już bardzo rzadko — tysiące jednakowych egzemplarzy. Narzuca to konieczność specyficznych metod wytwarzania, zapewniających z jednej strony dużą dokładność, a z drugiej łatwość „przestrojenia" na inny kształt lub wymiar elementu.

Wielką rewolucją w technologii lotniczej było w latach trzydziestych wynalezienie pras hydraulicznych kształtujących elementy blaszane samolotów przy pomocy poduszki gumowej. Dziś hydrauliczne prasy z poduszką gumową znajdują się w każdej fabryce samolotów, stanowiąc jej podstawowe wyposażenie. Są to prasy o ogromnych siłach nacisku, sięgających kilkudziesięciu tysięcy ton. Wadą tych pras jest ich ogromny ciężar własny, duże wymiary i konieczność ustawiania na masywnych fundamentach betonowych.

Lata powojenne przyniosły na odcinku pras lotniczych nowy milowy krok naprzód. W Stanach Zjednoczonych opracowano tzw. prasę tunelową, która ogromnie obniżyła koszty produkcji elementów blaszanych i znacznie ją przyspieszyła.

Wiadomość o prasie tunelowej poruszyła technologów lotniczych na całym świecie. Niestety, żadne szczegóły techniczne tej obrabiarki nie zostały opublikowane. Entuzjaści nowej prasy musieli zaczynać od początku.

W Polsce prace nad opracowaniem krajowej prasy tunelowej rozpoczęto w Instytucie Lotnictwa na początku roku 1955. Pracownicy Zakładu Technologii i Organizacji Produkcji inżynierowie Alfons Wojciński i Włodzimierz Karpowicz po wielu miesiącach niełatwej pracy osiągnęli sukces — polska prasa tunelowa przystąpiła do pracy. Dziś są już na niej kształtowane liczne części krajowych samolotów.

Konstrukcja prasy tunelowej tylko pozornie jest prosta. Jak Czytelnik może się zorientować z opisu zasad działania takiej prasy, występują tutaj bardzo wysokie ciśnienia, rzędu kilkuset atmosfer. Skomplikowana jest więc sprawa uszczelnień, niszczenia dętki i poduszki gumowej. Inż. Wojciński pokonał wszystkie trudności i dziś pracuje już nad dostarczeniem nowej prototypowej prasy dla potrzeb przemysłu, a myśli o prasie o ogromnym nacisku roboczym — 10 000 ton. (RW)

**Niedawno czasopismo „Kridla vlasti" przyniosło opis czechosłowackiej prasy tunelowej, informując swych czytelników, że jest to pierwsze tego rodzaju osiągnięcie w Europie. Porównanie jednak dat zarówno rozpoczęcia projektu jak i uruchomienia pierwszej prasy tunelowej w CSR i w Polsce wskazuje na to, iż wyprzedziliśmy tym razem południowych sąsiadów. Pierwszą tunelową prasą w Europie była prasa polska! To, że wiadomość o niej ukazuje się po raz pierwszy dopiero teraz, jest następstwem nieprzełamanej jeszcze do końca atmosfery „tajemniczości" wokół prac lotniczych.**

## OPIS TECHNICZNY PRASY TUNELOWEJ INSTYTUTU LOTNICTWA

Prasa tunelowa służy do formowania blach lotniczych, zapewniając przy tym dużą dokładność i wydajność oraz niższe koszty własne.

### Dane techniczne

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Maksymalna powierzchnia użytkowa | — 1450 x 500 mm |
| 2. | Ciśnienie robocze | — 350 atm |
| 3. | Nacisk użyteczny | — 2 500 ton |
| 4. | Grubość formowanej blachy duralowej | — do 6 mm |
| 5. | Głębokość prasowania | — do 120 mm |
| 6. | Moc silników elektrycznych | — 15 kW |
| 7. | Ciężar prasy | — 9 ton |

### Zasada działania

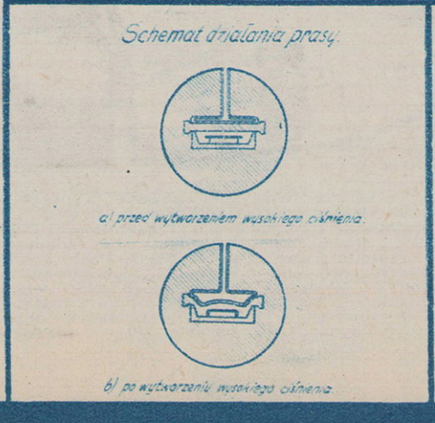
Foremnik z leżącym na nim arkuszem blachy jest umieszczony na stole przesuwnym, który wsuwa się do zamkniętej przestrzeni korpusu prasy. W części górnej korpusu nad stołem przesuwnym jest umieszczona poduszka z miękkiej gumy, a nad nim zbiornik w postaci płaskiej czworokątnej dętki. Po doprowadzeniu do dętki cieczy pod ciśnieniem (robocze ciśnienie do 350 atm) poduszka zostaje silnie dociśnięta i formuje blachę. Poduszka gumowa znajdując się w zamkniętej przestrzeni i mogąc się dość znacznie odkształcać zapewnia dokładne utrzymanie kształtu i gładkości powierzchni, tak, że wykończenie ręczne jest sprowadzone do minimum.

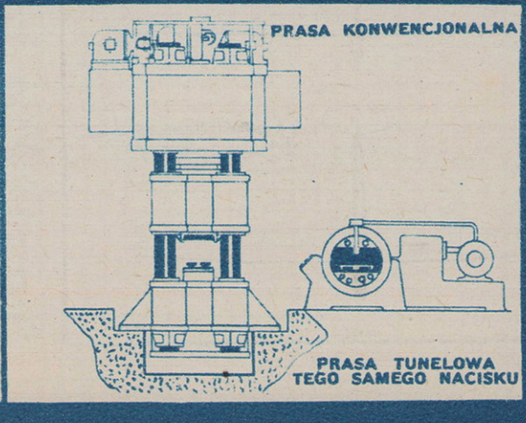
Pompy hydrauliczne (dwustopniowa i wysokiego ciśnienia) są napędzane silnikami elektrycznymi. Sterowanie prasy jest półautomatyczne.

**Cykl pracy:** stół jest przesuwany mechanizmem hydraulicznym do wnętrza prasy. Po zablokowaniu stołu następuje pompowanie cieczy do dętki. Po osiągnięciu maksymalnego ciśnienia następuje dekompresacja i wypompowanie cieczy. Po odprowadzeniu cieczy następuje odblokowanie stołu i jego wysunięcie.

Konstrukcja prasy jest dość prosta, nie wymaga stosowania drogich materiałów ani też kosztownej obróbki. Ciężar prasy jest kilkakrotnie mniejszy niż zwykłej prasy hydraulicznej.

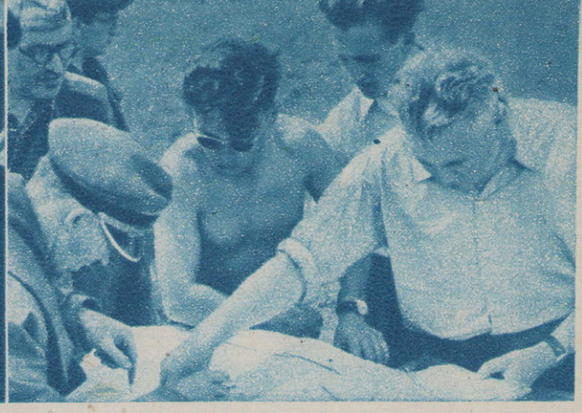
Również wysokość jej jest niewielka, co ułatwia umieszczenie prasy na stanowisku roboczym.



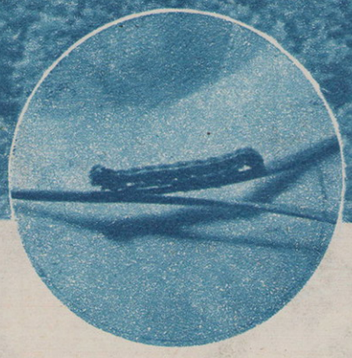
WRÓG LASÓW OPYLANYCH STRZYGONIĄ CHOJNÓWKĄ

Wczesnym rankiem budzą się ludzie i samoloty...



Następuje krótka odprawa przed lotami.

# CWL WALCZY O LASY



Za samolotem wyrasta śmiercionośny pióropusz.

WŚRÓD wielu szkodników drzew jednym z najgroźniejszych jest niewielka gąsienica strzygoni chojnówki. Nie zwalczana — może objeść igliwie drzew w 100%, co grozi zagładą lasu. Jednym ze sposobów walki ze strzygonią jest opylanie lasów środkami chemicznymi z samolotów.

W ubiegłych latach opylaniem lasów zajmowały się PLL „Lot". W tym roku po raz pierwszy na ponad 20 tysiącach hektarów lasów walkę ze szkodnikami prowadzi z powodzeniem Centrum Wyszkolenia Lotniczego Aeroklubu PRL z Krosna.

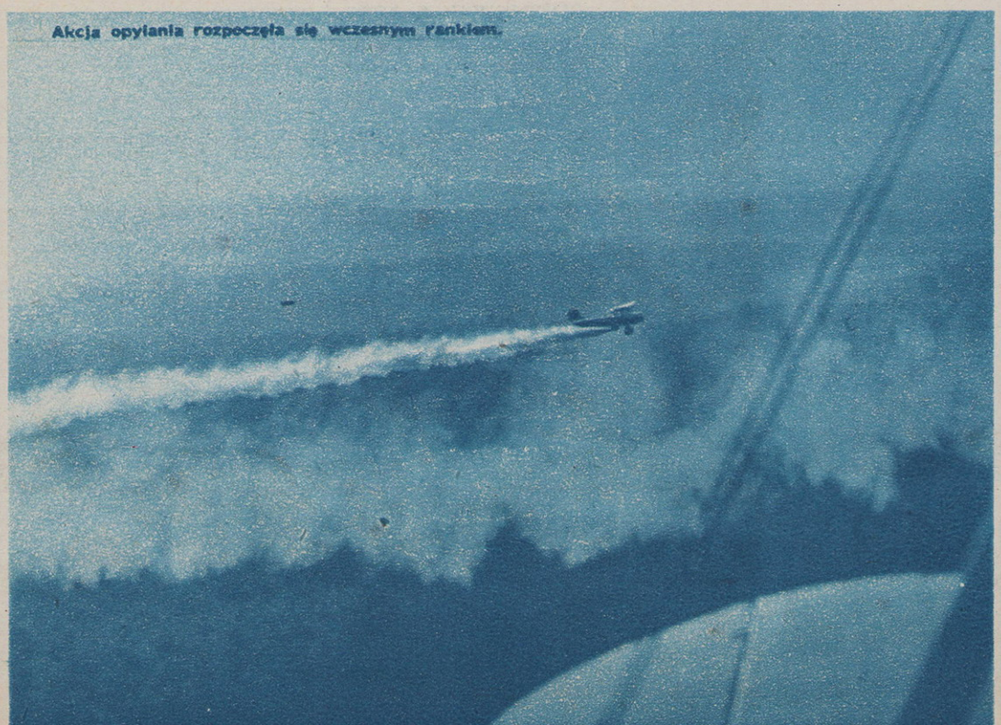
Najbardziej zagrożone były lasy w województwie zielonogórskim, w którym było do opylenia najwięcej, bo ponad 10 tysięcy hektarów. Jeśli tylko dopisywała pogoda, nie było wiatru (większa niż 2 m/sek prędkość wiatru uniemożliwiała opylanie), jeszcze przed wschodem słońca na polowym lotnisku w Gozdnicy zaczynał się ruch. Warkot silników pięciu samolotów budził mieszkających w pobliżu. Po załadowaniu 200 kG owadobójczego proszku jeden po drugim startowały CSS-y. 10 lub 15 minut lotu, a potem nisko tuż nad wierzchołkami drzew otwierały się zawory i spod kadłuba sypał się biały pył. Wyglądało to tak, jakby samolot ciągnął za sobą długą białą wstęgę dymu. I tak w koło — lądowanie, ładowanie proszku, start — aż do godziny 7 rano i potem po południu, gdzieś od godziny 18—19 aż do zmroku.

Jak wynika z pierwszych rozmów z pracownikami służby leśnej, opylanie jest skuteczne. Praca i wysiłek pilotów, mechaników i całego personelu pracującego przy akcji opylania lasów nie idzie na marne.

**Tekst i zdjęcia:**
**ANDRZEJ MARCZAK**

Uwaga! Ten las iglasty nie był strzeżony przed strzygonią chojnówką.

Akcja opylania rozpoczęła się wczesnym rankiem.



# KONIEC I POCZĄTEK

## III CAŁOROCZNYCH ZAWODÓW SZYBOWCOWYCH „SKRZYDLATEJ POLSKI" O MEMORIAŁ RYSZARDA BITNERA

DNIA 19 maja br. zakończyły się III Całoroczne Zawody Szybowcowe „Skrzydlatej Polski" o Memoriał Ryszarda Bitnera. Pierwsze miejsca zajęli:

1. **Pelagia Majewska** — Aeroklub Warszawski — 12 768 pkt.
2. **Jerzy Popiel** — Szkoła Szybowcowa Jeżów — 11 414 pkt.
3. **Rajmund Jakób** — Aeroklub Poznański — 11 408 pkt.

Impreza ta nabrała już poważnego znaczenia w polskim sporcie szybowcowym, czego dowodem jest nie tylko udział w niej 110 pilotów (w poprzednich zawodach — 34) ale również fakt, że na aeroklubowych lotniskach panowała rzeczywiście atmosfera memoriałowego wyczynu (szczególnie w okresie przed zakończeniem zawodów). Odnosiło się wrażenie, że piloci zasmakowali w tej formie zawodów; cenne punkty swoją drogą, ale znalazło się też miejsce na prawdziwe sportowe emocje: kto kogo „wykosi". Okazało się przy tym, że stosunkowo krótki okres od półmetka do zakończenia zawodów jest wystarczająco długi na to, by dorobić poważną liczbę punktów, a nawet by wypracować od początku taki ich zapas, który pozwoli na uplasowanie się na czołowych miejscach, jak to uczynili Jerzy Popiel (dwie konkurencje!) i Stanisław Majerowski. Nikt jednak nie zdołał dorównać Pelagii Majewskiej (jako jedyny zawodnik wykonała cztery konkurencje), która udowodniła, że kobiety nie potrzebują oddzielnej klasyfikacji w zawodach.

Trudno robić jakieś obszerne porównania zakończonych właśnie Całorocznych Zawodów z zawodami poprzednimi, gdyż rozgrywane one były według różnych regulaminów. Można jednak podać kilka interesujących szczegółów. Otóż w punktacji zawodów znalazły się 4 rekordy międzynarodowe, z których 3 — to wszystkie zaliczone do punktacji konkurencje pil. Majewskiej:

— przelot docelowy — 518 km
— przelot docelowo-powrotny na szybowcu dwumiejscowym — 342 km
— prędkość po trasie trójkątnej 200 km — 66,5 km/h.

Czwartym jest rekord odległości przelotu docelowo-powrotnego Barbary Dankowskiej — 342 km.

Ponadto zaliczone zostały rekordy krajowe: Henryka Muszczyńskiego — trójkąt 300 km, kat. D-1 — 55,2 km/h; Henryka Zydorczaka — trójkąt 300 km, kat. D-2 — 57,7 km/h.

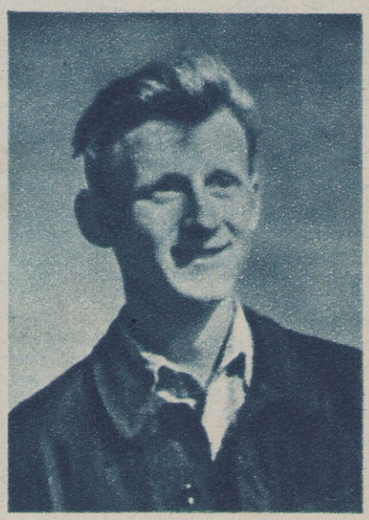
Sklasyfikowano też wyczyny szybowników warszawskich, z których siedmioro uzyskało w przelocie otwartym wyniki lepsze od rekordu Polski. Na uwagę zasługuje też doskonały wynik Jerzego Popiela po trasie trójkątnej 100 km — 91,5 km/h.

Mówiąc o całokształcie zawodów, trzeba niestety zwrócić uwagę na fakt, że w porównaniu z ruchliwą czołówką zawodników, którzy rzeczywiście walczyli o wyniki, zbyt statycznie wygląda druga połowa tabeli; zawodnicy tkwią tam nieruchomo, tak jak ich zastała zimowa przerwa w lataniu. Przeważająca większość to ci, którzy wykonali tylko jedną konkurencję. Miejmy nadzieję, że w następnych zawodach takich półmartwych dusz nie będzie i że walka o pierwsze miejsce obejmie całą tabelę.

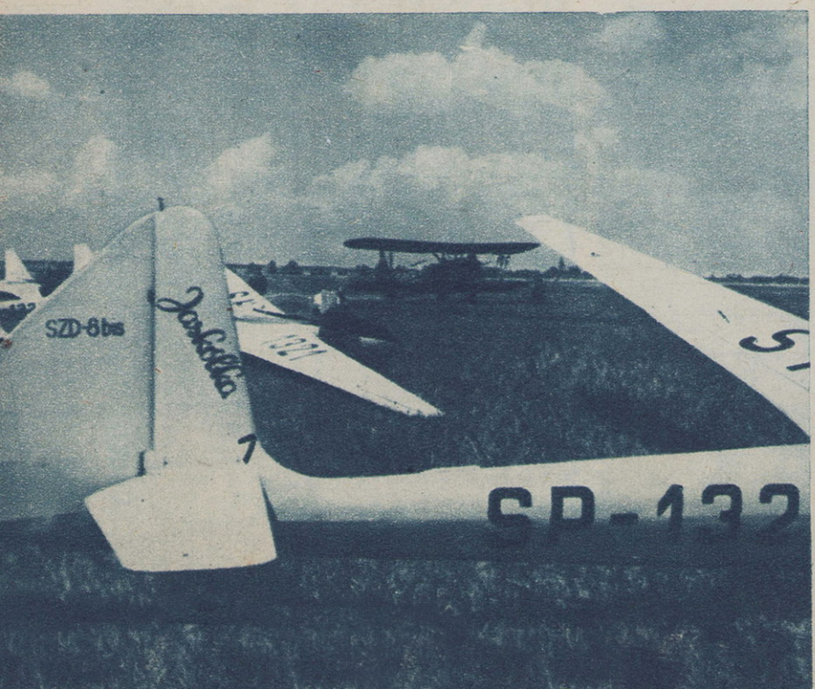
**Równocześnie z zakończeniem III, rozpoczynamy IV Całoroczne Zawody Szybowcowe „Skrzydlatej Polski" o Memoriał Ryszarda Bitnera.** Chcemy tu podkreślić, że doszły nas głosy, by — jeżeli w przyszłym roku Szybowcowych Mistrzostw Polski nie będzie (z uwagi na konieczność skoncentrowania wszystkich wysiłków przy organizacji mistrzostw świata) — podnieść IV Całoroczne Zawody Szybowcowe do rangi, jeżeli nie mistrzostw, to w każdym razie zawodów, które wyłonią oficjalnie najlepszego pilota w Polsce na rok 1958. Oczywiście, sprawa nie jest prosta i może mieć wielu przeciwników, jednakże poddajemy ten projekt pod rozwagę Komisji Szybowcowej i Komisji Sportowej APRL.

Na zakończenie apel do uczestników IV Całorocznych Zawodów: przestudiujcie jeszcze raz regulamin tych zawodów („Skrzydlata Polska" nr 6 (56) i 15 (56), by uniknąć uchybień i pomyłek w obliczeniach punktacji. Należy śledzić i kompletować wszystkie uzupełnienia i wyjaśnienia, jakie zamieszcza „Skrzydlata" w związku z zawodami. Przebieg III Całorocznych Zawodów wykazał, że nie wszyscy zawodnicy wiedzą o wprowadzanych zmianach regulaminu. Przypominamy, że dokumentacja wyczynów, dokonanych tylko do Całorocznych Zawodów, musi być opracowana tak samo jak dokumentacja odpowiednich wyczynów warunkowych. Ponadto zgłoszenie wyczynu musi nastąpić najpóźniej w ciągu miesiąca od daty jego wykonania. Należy się spodziewać, że IV Całoroczne Zawody Szybowcowe „Skrzydlatej Polski" przyniosą dalszy wzrost liczby uczestników i intensywności wyczynu, dlatego w interesie samych zawodników leży zachowanie wszystkich postanowień regulaminu co jest gwarancją prawidłowego zaliczenia i sklasyfikowania uzyskanego przez nich wyniku.

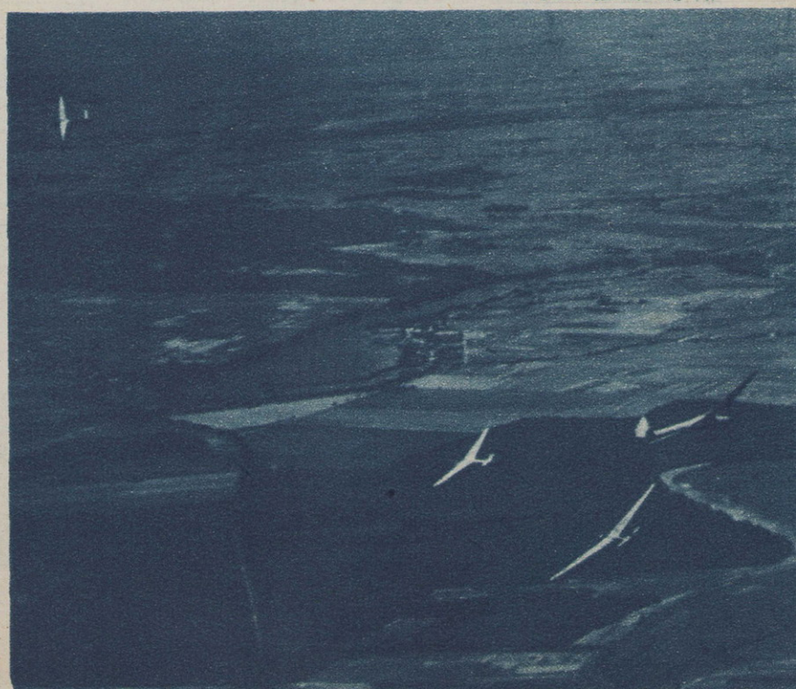
Jerzy Popiel — 2 miejsce.



Rajmund Jakób — 3 miejsce.




Zaczął się dzień na lotnisku.



Szybowce krążą w „kominie" termicznym.

Foto: Koszewski (4)

## WYNIKI III CAŁOROCZNYCH ZAWODÓW SZYBOWCOWYCH

**Oznaczenia: 1 — przelot otwarty; 2 — docel; 3 — docel — powrót; 4 — trójkąt 100; 5 — trójkąt 200; 6 — trójkąt 300**

| | | | | | | | | pkt. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. | Pelagia Majewska | Warszawa | 2 — 518; | 3 — 342; | 4 — 64,8; 5 — 66,5 | | — | 12 768 |
| 2. | Jerzy Popiel | Jeżów | 3 — 373; | 4 — 91,5 | | | — | 11 414 |
| 3. | Rajmund Jakób | Poznań | 3 — 190; | 4 — 78,3; | 5 — 69,2 | | — | 11 408 |
| 4. | Adam Witek | Wrocław | 3 — 304; | 4 — 78,0; | 6 — 51,9 | | — | 10 932 |
| 5. | Ludwik Merlo | Bydgoszcz | 3 — 220; | 4 — 72,3; | 5 — 66,6 | | — | 10 812 |
| 6. | Stanisław Majerowski | Warszawa | 1 — 646; | 3 — 344; | 4 — 53,4 | | — | 10 780 |
| 7. | Sławomir Makaruk | Warszawa | 1 — 678; | 3 — 344; | 4 — 49,1 | | — | 10 583 |
| 8. | Zenon Skolski | Jel. Góra | 3 — 342; | 4 — 62,2; | 5 — 54,7 | | — | 10 372 |
| 9. | Roman Sochacki | Warszawa | 3 — 286; | 4 — 66,2; | 5 — 59,0 | | — | 10 052 |
| 10. | Stanisław Wielgus | Kraków | 3 — 342; | 4 — 80,5 | | | — | 9 536 |
| 11. | Bogusław Wodzyński | Warszawa | 1 — 675; | 4 — 74,4 | | | — | 9 278 |
| 12. | Józef Pieczewski | Łódź | 3 — 265; | 4 — 59,4; | 5 — 61,5 | | — | 9 258 |
| 13. | Henryk Zydorczak | Ostrów | 3 — 253; | 5 — 56,0; | 6 — 57,7 | | — | 8 974 |
| 14. | Lucyna Bajewska | Warszawa | 1 — 676; | 2 — 310; | 4 — 61,6 | | — | 8 892 |
| 15. | Wiktor Sznurowski | Warszawa | 1 — 631; | 2 — 338; | 4 — 61,6 | | — | 8 834 |
| 16. | Bronisław Baranowski | Łódź | 4 — 60,6; | 5 — 74,0 | | | — | 8 512 |
| 17. | Jan Gawęcki | Warszawa | 1 — 636; | 3 — 265 | | | — | 7 250 |
| 18. | Ludwik Misiek | Poznań | 4 — 79,0; | 5 — 51,8 | | | — | 7 168 |
| 19. | Alojzy Bandoła | Kraków | 3 — 342; | 4 — 60,0 | | | — | 7 076 |
| 20. | Edward Adamski | Jeżów | 3 — 225; | 4 — 77,2 | | | — | 7 034 |
| 21. | Konrad Wiciński | Białystok | 3 — 344; | 4 — 58,0 | | | — | 6 872 |
| 22. | Stefan Makne | Poznań | 3 — 288; | 4 — 65,2 | | | — | 6 728 |
| 23. | Sadomir Smoliński | Ostrów | 2 — 353; | 3 — 253; | 4 — 51,7 | | — | 6 220 |
| 24. | Zbigniew Sienkiewicz | Białystok | 2 — 308; | 4 — 78,2 | | | — | 6 096 |
| 25. | Zbigniew Żółkoś | Bydgoszcz | 3 — 220; | 4 — 66,9 | | | — | 5 708 |
| 26. | Tadeusz Dziuba | Szczecin | 2 — 306; | 4 — 73,9 | | | — | 5 580 |
| 27. | Zdzisław Przyjemski | Inowrocław | 4 — 79,2 | | | | — | 5 102 |
| 28. | Józef Dankowski | Lisie Kąty | 2 — 312; | 3 — 182; | 4 — 57,7 | | — | 5 088 |
| 29. | Bolesław Kochanowski | Wrocław | 3 — 168; | 4 — 67,6 | | | — | 4 856 |
| 30. | Wiesława Łanecka | Warszawa | 1 — 555; | 2 — 308 | | | — | 4 662 |
| 31. | Witold Lewandowski | Bydgoszcz | 2 — 336; | 4 — 62,4 | | | — | 4 592 |
| 32. | Franciszek Różański | Bydgoszcz | 4 — 74,9 | | | | — | 4 588 |
| 33. | Adam Brzoza | Warszawa | 1 — 655 | | | | — | 4 550 |
| 34. | Edward Janas | Wrocław | 3 — 168; | 4 — 64,5 | | | — | 4 484 |
| 35. | Franciszek Szemat | Słupsk | 1 — 502; | 2 — 328 | | | — | 4 412 |
| 36. | Stanisław Łuszpiński | Wrocław | 1 — 507; | 4 — 47,6 | | | — | 4 382 |
| 37. | Barbara Dankowska | Lisie Kąty | 3 — 342 | | | | — | 4 276 |
| 38. | Jan Pakulski | Łódź | 2 — 310; | 4 — 61,8 | | | — | 4 156 |
| 39. | Antoni Schabowski | Rzeszów | 2 — 518 | | | | — | 4 052 |
| 40. | Jerzy Dąmbski | Gliwice | 2 — 517 | | | | — | 4 038 |
| 41. | Ireneusz Jóźwiak | Łódź | 4 — 68,0 | | | | — | 3 760 |
| 42. | Antoni Śmigiel | Warszawa | 4 — 67,9 | | | | — | 3 748 |
| 43. | Stanisław Ackerman | Inowrocław | 4 — 67,2 | | | | — | 3 664 |
| 44. | Zbigniew Kirakowski | Gliwice | 3 — 304 | | | | — | 3 592 |
| 45. | Józef Kurpiela | Ostrów | 4 — 66,4 | | | | — | 3 568 |
| 46. | Jan Rudnicki | Bydgoszcz | 4 — 66,2 | | | | — | 3 544 |
| 47. | Jarosław Sobieszczański | Warszawa | 4 — 66,1 | | | | — | 3 532 |
| 48. | Franciszek Niechwiejczyk | Poznań | 5 — 60,8 | | | | — | 3 528 |
| 49. | Jerzy Krzyżaniak | Poznań | 4 — 64,8 | | | | — | 3 376 |
| 50. | Roman Gajos | Kielce | 2 — 305; | 4 — 55,6 | | | — | 3 342 |
| 51. | Zbyszko Strzyż | Poznań | 3 — 288 | | | | — | 3 304 |
| 52. | Tadeusz Szymczak | Ostrów | 4 — 63,9 | | | | — | 3 268 |
| 53. | Łucjan Jóźwiak | Inowrocław | 2 — 330; | 3 — 201 | | | — | 3 158 |
| 54. | Henryk Muszczyński | Ostrów | 6 — 55,2 | | | | — | 3 040 |
| 55. | Bernard Kopicki | Lisie Kąty | 4 — 61,7 | | | | — | 3 004 |
| 56. | Zdzisław Majewski | Wrocław | 4 — 61,6 | | | | — | 2 992 |
| 57. | Lech Banasiak | Poznań | 4 — 61,4 | | | | — | 2 968 |
| 58. | Józef Misiek | Poznań | 3 — 288 | | | | — | 2 908 |
| 59—60. | Stefan Berezka | Łódź | 3 — 265 | | | | — | 2 890 |
| 59—60. | Ryszard Lutosławski | Warszawa | 3 — 265 | | | | — | 2 890 |
| 61. | Romuald Bajewski | Warszawa | 4 — 60,0 | | | | — | 2 800 |
| 62. | Włodzimierz Wojtecki | Kielce | 2 — 305; | 3 — 196 | | | — | 2 718 |
| 63. | Eligiusz Wawrzyniak | Kraków | 4 — 58,3 | | | | — | 2 596 |
| 64. | Andrzej Grabowski | Kraków | 4 — 56,2 | | | | — | 2 344 |
| 65. | Rudolf Kopernok | Katowice | 4 — 54,8 | | | | — | 2 176 |
| 66—67. | Ewa Nechay | Kraków | 4 — 54,3 | | | | — | 2 116 |
| 66—67. | Jerzy Wojtyna | Rzeszów | 4 — 54,3 | | | | — | 2 116 |
| 68. | Ryszard Palicki | Bydgoszcz | 4 — 53,4 | | | | — | 2 008 |
| 69. | Tadeusz Bulat | Katowice | 4 — 52,5 | | | | — | 1 900 |
| 70. | Andrzej Rzymkowski | Wrocław | 2 — 353 | | | | — | 1 742 |
| 71. | Jacek Stupnicki | Warszawa | 4 — 50,5 | | | | — | 1 660 |
| 72. | Antoni Rozpara | Kielce | 3 — 196 | | | | — | 1 648 |
| 73. | Jan Biczkowski | Bydgoszcz | 4 — 50,0 | | | | — | 1 600 |
| 74—75. | Tadeusz Kaczmarek | Jeżów | 2 — 342 | | | | — | 1 588 |
| 74—75. | Franciszek Ragankiewicz | Wrocław | 4 — 49,9 | | | | — | 1 588 |
| 76. | Stanisław Wasil | Mielec | 4 — 49,5 | | | | — | 1 540 |
| 77. | Teresa Wojanowska | Bydgoszcz | 2 — 336 | | | | — | 1 504 |
| 78—83. | Andrzej Adamkiewicz | Warszawa | 2 — 335 | | | | — | 1 490 |
| 78—83. | Paweł Dzida | Mielec | 2 — 335 | | | | — | 1 490 |
| 78—83. | Janusz Gadomski | Białystok | 2 — 335 | | | | — | 1 490 |
| 78—83. | Tadeusz Korzonek | Białystok | 2 — 335 | | | | — | 1 490 |
| 78—83. | Jan Krygier | Białystok | 2 — 335 | | | | — | 1 490 |
| 78—83. | Józef Pantak | Mielec | 2 — 335 | | | | — | 1 490 |
| 84. | Kazimierz Tkaczyk | Poznań | 4 — 48,5 | | | | — | 1 420 |
| 85. | Idzi Trybuś | Żar | 4 — 48,4 | | | | — | 1 408 |
| 86. | Gerard Szymański | Kielce | 2 — 328 | | | | — | 1 392 |
| 87. | Tadeusz Rychlik | Wrocław | 2 — 324 | | | | — | 1 336 |
| 88. | Wojciech Matonóg | Bielsko | 2 — 320 | | | | — | 1 280 |
| 89. | Czesława Bałamut | Gliwice | 3 — 175 | | | | — | 1 270 |
| 90—92. | Krystian Kokot | Wrocław | 3 — 168 | | | | — | 1 144 |
| 90—92. | Włodzimierz Pyzikowski | Wrocław | 3 — 168 | | | | — | 1 144 |
| 90—92. | Witold Swat | Wrocław | 3 — 168 | | | | — | 1 144 |
| 93—96. | Tadeusz Brzyski | Warszawa | 2 — 310 | | | | — | 1 140 |
| 93—96. | Stanisław Gondek | Warszawa | 2 — 310 | | | | — | 1 140 |
| 93—96. | Stanisław Mańkowski | Warszawa | 2 — 310 | | | | — | 1 140 |
| 93—96. | Zofia Widort | Warszawa | 2 — 310 | | | | — | 1 140 |
| 97. | Sławomir Cetner | Kielce | 4 — 46,0 | | | | — | 1 120 |
| 98. | Antoni Wróbel | Szczecin | 2 — 308 | | | | — | 1 112 |
| 99—100. | Czesław Batóg | Kielce | 2 — 305 | | | | — | 1 070 |
| 99—100. | Marek Studziński | Kielce | 2 — 305 | | | | — | 1 070 |
| 101—102. | Ryszard Gintrowski | Poznań | 2 — 304 | | | | — | 1 056 |
| 101—102. | Jerzy Lisiecki | Poznań | 2 — 304 | | | | — | 1 056 |
| 103—104. | Janusz Grześczyk | Ostrów | 2 — 303 | | | | — | 1 042 |
| 103—104. | Klemens Krzyżanowski | Poznań | 2 — 303 | | | | — | 1 042 |
| 105. | Jan Zajkowski | Białystok | 2 — 301 | | | | — | 1 014 |
| 106—107. | Alicja Bugajewska | Łódź | 4 — 45,1 | | | | — | 1 012 |
| 106—107. | Zdzisław Sawaryn | Krosno | 4 — 45,1 | | | | — | 1 012 |
| 108—110. | Andrzej Okoński | Warszawa | 4 — 45,0 | | | | — | 1 000 |
| 108—110. | Janusz Pasierski | Warszawa | 4 — 45,0 | | | | — | 1 000 |
| 108—110. | Jerzy Szyłkiewicz | Rzeszów | 4 — 45,0 | | | | — | 1 000 |

# SŁAWNY DEMUYTER ŻYCZY POMYŚLNEGO ROZWOJU PRZYJAŹNI POLSKO-BELGIJSKIEJ

BALONIARSTWO w Belgii zalicza się do bardzo popularnej dziedziny sportu lotniczego. Zasługę tę należy przypisać w dużej mierze pięknym wyczynom Ernesta Demuyter'a.

Na kilka lat przed pierwszą wojną światową założono w Belgii towarzystwo miłośników sportu lotniczego zwane „Aero Mutuel". Spośród jego członków wyszło wielu znanych później pilotów balonowych, a między innymi Demuyter, który już w siedemnastym roku życia był posiadaczem dyplomu pilota. Jako dziewiętnastoletni młodzieniec bierze po raz pierwszy udział w zawodach o puchar Gordon Bennett'a w 1912 roku we Francji, wykazując duże zdolności nawigacyjne.

Pierwsze zwycięstwo dla Belgii odnosi Demuyter w 1920 roku w Stanach Zjednoczonych w zawodach Gordon Bennett'a, przelatując 1 769 km w ciągu 40 godzin. W międzynarodowych zawodach balonowych aeroklub belgijski wywalczył sobie zaszczytne miejsce przez zdobycie na własność w 1924 roku przez Ernesta Demuyter'a pucharu Gordon Bennett'a. Również i w następnych latach bierze udział w zawodach i odnosi piękne sukcesy sportowe, startując na balonie „Belgica". I tak na przykład w 1935 roku zajmuje trzecie miejsce, a w 1936 roku zostaje zwycięzcą XXIV Międzynarodowych Zawodów Gordon Bennett'a. Demuyter startował wówczas z lotniska mokotowskiego w Warszawie i przeleciał na balonie „Belgica" odległość 1 715,8 km, osiągając w czasie lotu maksymalną wysokość 6 000 metrów.

Swoje przeżycia z przelotów balonowych Ernest Demuyter opisał w książce pod tytułem „La Navigation Aerienne et les Randonness Victorieuses du „Belgica", przesyłając ją ostatnio wraz z życzeniami pomyślnego rozwoju przyjaźni polsko-belgijskiej znanemu sportowcowi lotniczemu, uczestnikowi zawodów o puchar Gordon Bennett'a, pilotowi balonowemu prof. Franciszkowi Janikowi.

Jednocześnie wypada stwierdzić, że odradzający się w naszym kraju sport balonowy winien jak najszybciej wskrzesić swoje piękne tradycje, które żyją nie tylko wśród baloniarzy polskich, ale i zagranicznych. (Mal)

# KLUB MIŁOŚNIKÓW LOTNICTWA

***Magazyn miłośników pięknej dziedziny, różnych wiadomości lotniczych dawnych i nowych, dla zabawy i pożytku osób obojga płci, wszelkiego wieku i stanu***

Projekt Jerzego Marszałka z Pleszyc.

## Między nami KaeMeLowcami

Uff... Słabo mi się zrobiło. Trzy szklanki wody (jedna wlana przez uczynnych kolegów do gardła, druga za kołnierz, trzecią zaś użyto w charakterze kompresu na serce) uratowały mnie od utraty przytomności.

— ?

— Jak śmiał ktoś zmienić nazwę naszego kącika w nr 26 „Skrzydlatej" (byłam akurat w terenie), i to jeszcze jak? „KaeMeLewcami" — po co? — pomyślałam z wściekłością. Co to ma znaczyć? Nie zdążyłam jeszcze zasięgnąć języka i ochłonąć ze złości, a tymczasem woda już była zbyteczna... Zimny pot zaczął spływać po skroniach. Błądząc wzrokiem po stronach klubowych zatrzymałam się na czarnych literach KLM. Co do ....! Przecież to nie holenderskie linie lotnicze, a Klub Miłośników Lotnictwa! Litery te same, ale w nieco innym układzie. Ach ta korekta, gdybym ją miała teraz pod ręką. Tyle błędów!

— Tyle? He, he — zaśmiało się jakieś złe prosto w ucho.

— Popatrz dalej!

Resztkami sił spojrzałam w prawy róg 12 strony i... Błagam Was, Drodzy Czytelnicy, nie posyłajcie mnie na spadochronie na wówki. BOHATEROWIE pisze się na pewno przez samo H. Wiem, to chochlik drukarski wykorzystał nieuwagę korektorki i teraz maltretuje mnie swym świdrującym śmiechem. Jemu wesoło, on na to czyha, a mnie? — rozumiecie sami — WSTYD. Ale to jeszcze nie koniec mojej tragedii. W tej samej bowiem notatce powtarza się dwa razy jedno słowo, za każdym razem pisane inaczej. **Które z nich jest napisane poprawnie? (a może żadne!) Tu o pomoc prosimy czytelników, ogłaszając błyskawiczny konkurs spostrzegawczości i znajomości pisowni wyrazów obcych.** W nagrodę dla tych, którzy do dnia 15 lipca br. nadeślą do **redakcji napisane poprawnie (na karcie pocztowej) to słowo, rozlosujemy dwie książki lotnicze oraz trzy zdjęcia.**

Nie chcę Was zapewniać, że chochlika raz na zawsze wyeksmitujemy z naszych szpalt, bo on — to plaga groźniejsza niż dzicy lokatorzy w warszawskich mieszkaniach. Mogę tylko życzyć Wam i sobie, aby tego rodzaju niespodzianki nie zatruwały nam więcej życia (a z tą korektą to ja się już policzę!).

**Jasa**

## Poczta Lotnicza

Jak zostać inżynierem lotniczym? — zapytuje **Jerzy Wrężel** z Poznania i **Tadeusz Marek** z Krakowa. Inżynierów lotniczych kształci jedyny obecnie w Polsce Wydział Lotniczy Politechniki Warszawskiej. Do rozpoczęcia studiów na tym wydziale macie jeszcze sporo czasu. Trzeba przede wszystkim ukończyć szkołę średnią, najlepiej ogólnokształcącą, bowiem od kandydatów wymagane jest świadectwo dojrzałości, a poza tym — zdanie egzaminu konkursowego. Chcąc więc być dobrze przygotowanym do takiego egzaminu, nie można bagatelizować nauki w szkole średniej lecz uczyć się trzeba systematycznie i wytrwale.

## Historia Lotnictwa

### W ODCINKACH

**1867 r.** — Niemiec Otto Lilienthal konstruuje dwa modele skrzydłowca.

**1868 r.** — Niemiec Otto Lilienthal buduje śmigłowiec o powierzchni nośnej 16 m² i ciężarze 15 kG.

**1870 r.** — Francuz Penaud buduje model śmigłowca.

**27.II.1870 r.** — Gustaw Lambert ogłasza projekt dotarcia do Bieguna Północnego na sterowcu.

**23.IX.1870 do 28.I.1871 r.** — Pierwsze loty balonów (68 lotów) z pocztą z obleżonego Paryża w czasie wojny francusko - pruskiej.

**1872 r.** — Lot modelu Pénauda. Pénaud buduje model samolotu ze statecznikiem.

## Na Ekranie

***NIEBO JEST DLA WAS***

*Film ten ma wielkie ambicje literackie. Składa się na to przede wszystkim doskonale opracowany dialog. Treścią filmu są nieznane losy matki-lotniczki, na którą czekają stroskany mąż i dzieci. Najcenniejszą zaletą tego filmu jest głęboko przemyślana gra aktorska głównego bohatera. Scenariusz i reżyseria: Jean Grémillon; w obsadzie głównej: Madeleine Renaud i Charles Vanel; produkcja — Raoul Ploquin. Film zrealizowano we Francji w czasie okupacji. (m)*

## MOWIMY POPRAWNIE

### ILOŚĆ — LICZBA

**Ilość** — określenie to używamy przy oznaczaniu pewnej wielkości bez uwzględniania jednostek pomiarowych, na przykład: ilość cegły na placu budowy, ilość wody

**Liczba** — określenie to używamy, gdy znane są jednostki pomiarowe, na przykład: liczba cegieł wynosi sto, liczba litrów wody, liczba obrotów na minutę nie może przekraczać 1740, liczba łopat śmigła wynosi cztery

## INŻYNIER LOTNICZY odpowiada

**Michał Ratajski ze Szczecina** — Silnik motocyklowy o pojemności 250 cm³ mógłby utrzymać lekki samolot w locie poziomym; do startu i wznoszenia konieczny jest jednak większy nadmiar mocy. W Niemczech przed wojną przeprowadzano systematyczne doświadczenia nad samolotami napędzanymi siłą mięśni pilota. Jak wykazały badania inż. Ursinusa, moc niezbędna do lotu w najbardziej optymalnych warunkach nie przekracza 1,0 KM. Płatowce takie o ciężarze 60—80 kG mogą służyć wyłącznie do doświadczeń — posiadają one bardzo mały zapas bezpieczeństwa.

Na temat sposobu dobierania odpowiedniego śmigła będą zamieszczane wyjaśnienia w dziale „Poradnik amatora-konstruktora".

**Inż. Es**

## ZBIERAMY FOTOGRAFIE SAMOLOTÓW

**Jaki to samolot? — Odpowiedzi na kartach pocztowych prosimy nadsyłać do 23 lipca br. Nagrody — 5 zdjęć tego samolotu w formacie 13×18 cm.**

## ZBIERAMY ZNAKI TOWARZYSTW LOTNICZYCH

AIR FRANCE

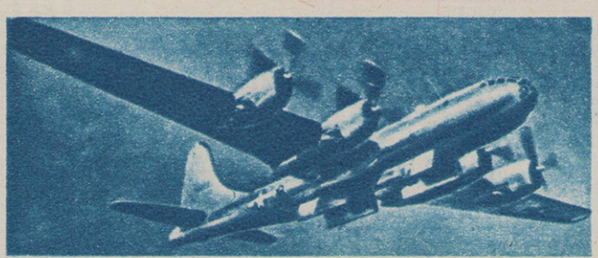
**FRANCJA**

## UWAGA CZYTELNICY W KANADZIE I SZWAJCARII

„Skrzydlata Polska" w tych państwach można zaprenumerować w następujących punktach:

KANADA
Syrena Book and Travel Agency, 2 P. 94 A Dundas Street — **W. Toronto 3, Ontario**

SZWAJCARIA
La Libraire Nouvelle, **Geneve, 18,** rue de Carouge.



**M. Kwieciński z Radomia.** Prototyp tego samolotu wystartował do pierwszego lotu we wrześniu 1942 r. B-29 jest czterosilnikowym średniopłatem. Napęd stanowią cztery silniki Wright Cyclone R-3350 o mocy 2 200 KM każdy. B-29 produkowany seryjnie stanowił pod koniec wojny i w okresie powojennym główne wyposażenie strategicznego lotnictwa bombowego USA. Nazwę „Superfortress" (superforteca) w pełni uzasadnia bardzo silne uzbrojenie, złożone ze sprzężonych karabinów maszynowych 12,7 mm, umieszczonych w wieżyczkach na górnej i dolnej powierzchni kadłuba, przed skrzydłami i usterzeniem oraz w gondoli na końcu kadłuba; z karabinów maszynowych sprzężonych, zdalnie sterowanych — umieszczonych za skrzydłem po obu stronach kadłuba i jednego działka 30 mm w tylnej części kadłuba. Dane techniczne: rozpiętość — 43,1 m, długość — 30,2 m, wysokość — 8,46 m, prędkość max. — 560 km/h, pułap — 10 680 m, max. zasięg — 6 560 km z ładunkiem 2 500 kG bomb. (P)

S. A. Andrée

## WIELCY LOTNICY ŚWIATA

**ANDRÉE Salomon August** (1854—1897), inżynier szwedzki, inicjator i uczestnik pierwszej w dziejach wyprawy balonem kulistym nad Biegun Północny. Andrée bardzo starannie przygotowywał się wraz z inż. Fraenkiem i prof. Strindbergiem do lotu, który, jeśli chodzi o procent ryzyka, należał do niezwykle niebezpiecznych. Andrée dokładnie studiował zagadnienia aeronautyczne i odbył 10 długich przelotów treningowych. W swym „Orle" o pojemności 5 000 m³ zastosował własnego pomysłu kombinację lin sterowniczo - balastowych, które wlokąc się po lodzie miały utrzymywać balon na stałej wysokości 150 m i wraz z żagielkami dopomagać do zmiany kierunku lotu w granicach do 30°. Wystartowano ze Szpicbergen równo 60 lat temu — 11 lipca 1897 roku. Po przeleceniu ok. 450 km silne oblodzenie zmusiło balon do lądowania. Po 3 miesiącach marszu pieszego lotnicy dotarli do maleńkiej bezludnej wysepki Vito, gdzie pomarli z zimna i wyczerpania. Zwłoki ich przypadkowo odnaleziono dopiero 6 sierpnia 1930 r. Dziennik podróży i znakomicie zachowane klisze fotograficzne pozwoliły odcyfrować cały przebieg tej tragicznej wyprawy.

**J. Kędz.**

## SPEŁNIAMY ŻYCZENIA CZŁONKÓW KML

## BOEING B-29 „SUPERFORTRESS"

# PORADNIK

pod redakcją inż. E. Stankiewicza

## AMATORA KONSTRUKTORA

ZABIERAJĄC się do szkicowania sylwetki samolotu, który chcielibyśmy w przyszłości zaprojektować i ewentualnie zbudować, musimy zdać sobie jasno sprawę z pewnych **zasadniczych** proporcji, w jakich muszą pozostawać główne wymiary takiego płatowca. Równie ważną czynnością jest oszacowanie z grubsza ciężaru poszczególnych części i wyznaczenie w przybliżeniu położenia środka ciężkości naszego samolotu.

W rozważaniach będziemy mieli na myśli bardzo prosty dolnopłat 1—2-osobowy w układzie klasycznym z silnikiem 18—20 KM (np. motocyklowy). Oznaczmy przez Qu = ciężar użyteczny (załoga, bagaż i paliwo); Qo = ciężar samolotu pustego; Q = ciężar całkowity w locie.

Na podstawie statystyki można przyjąć, że w rozważanej przez nas klasie samolotów słuszne będą wzory:

$$Qo = 0{,}6\ Q \qquad (1)$$
$$Qu = 0{,}4\ Q$$

przy czym Qo + Qu = Q

Na wstępie szacujemy ciężar użyteczny Qu, np.

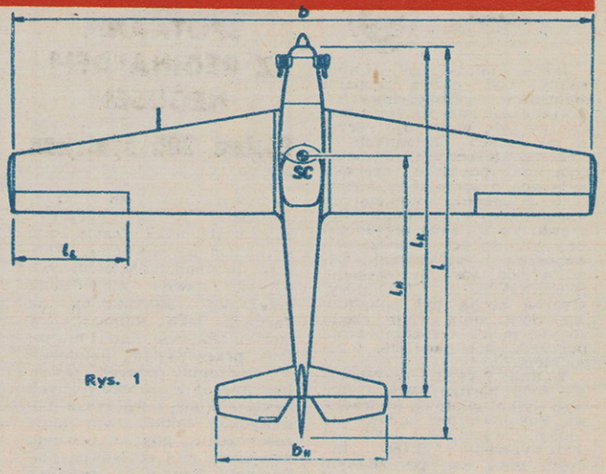
pilot 70 kG + bagaż 10 kg + paliwo 20 kG = Qu = 100 kG

Na podstawie wzorów (1) otrzymujemy teraz:

$$Q = \frac{Qu}{0{,}4} = \frac{100}{0{,}4} = 250\ kG$$

a stąd Qo = Q — Qu = 250 kG — 100 kG = 150 kG

Ciężar samolotu pustego nie powinien więc przekroczyć




Rys. 1

150 kG. Porównajmy dla pewności wynik naszego rozumowania z jakimś udanym samolotem tej samej klasy, np. „Colibri" (N = 20 KM)

Qo + Qu = 102 kG + 98 kG = Q = 200 kG

Nieco cięższy AK-4 (N = 20 KM) posiada:

Qo+Qu = 195 kG+105 kG = Q = 300 kG

Oba te samoloty, zaprojektowane i wykonane również przez amatorów wskazują, że nasza kalkulacja nie powinna nas zawieść.

Wiedząc, że samolot nasz ważyć będzie ok. 150 kG, możemy przystąpić do szkicowania jego sylwetki. Optymalne obciążenie powierzchni nośnej dla tego rodzaju amatorskich konstrukcji wypada w granicach: 30—40 kG/m². Skoro płatowiec w locie ważyć będzie 250 kG, wystarczą mu płaty o powierzchni:

$$S = \frac{250}{35} = 7{,}0\ m^2$$

(cdn)

### ROZWIĄZANIE ZAGADKI FOTOGRAFICZNEJ

Zdjęcie zamieszczone w numerze 24 „Skrzydlatej" przedstawia prototyp polskiego samolotu komunikacyjnego CSS-12 (opis i plan tego samolotu — patrz nr 46 „Skrzydlatej" z roku 1955). Za poprawną odpowiedź zdjęcia wylosowali: **Stanisław Mikołajewski** z Łodzi, **Jerzy Jagielski** z Golubia, **Marian Rajski** z Nowego Targu, **Andrzej Pawlicki** z Gostynina i **Wiesław Banaszkiewicz** z Wołowa.

## Członkowie KML

**192. Jan Buczkowski** (konstr. lotn., modelarstwo) — Lubomierz, ul. Szpitalna 15, pow. Lwówek Śl.

**193. Zygmunt Czyż** (lotn. wojsk., zdjęcia) — Strobin, p-ta Konopnica, pow. Wieluń.

**194. Józef Szymaszek** (książki) — Łódź, ul. B. Joselewicza 16 m. 35.

**195. Witold Widera** (konstr. amatorskie) — Siemianowice, Pl. Wolności 2 m. 16.

**196. Antoni Biernacki** (książki) — Sosnowiec, Al. Zwycięstwa 9 m. 20.

**197. Grzegorz Badowski** (książki, filatelistyka, zdjęcia) — Gdańsk, ul. Thalmanna 1/10 m. 13.

**198. Eugeniusz Spisiak** (spadochroniarstwo, konstr. amatorskie, książki) — Jabłonka, pow. Nowy Targ, Lic. Ogólnokształcące nr 2.

**199. Andrzej Ronek** (konstr. lotn., filat.) — Tomaszów Maz., Pl. Kościuszki 20.

**200. KAZIMIERZ WADAS** (konstrukcje lotn.) — Gliwice, ul. Kazimierza Wielkiego 4 — internat Techn. Łączności.

**201. Adolf Wedeman** (modelarstwo, sport lotn., lotn. wojskowe) — Czarnków nad Notecią, ul. Wroniecka 106.

**202. Mieczysław Jastrzębski** (szybownictwo) — Grudziądz, ul. Starorynkowa 12/14 m. 4

**203. Jan Zaborowski** — Lębork, ul. Pierwszej Armii Polskiej 3/4, woj. Gdańsk.

**204. Jerzy Gackowski** (modelarstwo) — Zgorzelec, ul. Langiewicza 7 m. 13, woj. Wrocław.

**205. Andrzej Tyczyński** (szybown., książki lotnicze) — Toruń, ul. Grunwaldzka 33/35.

**206. Marian Maczka** (modelarstwo) — Pruszcz Gdański, ul. Chopina 20.

**207. Ignacy Sawczuk** — Pruszcz Gdański, ul. Powstańców 12/2.

**208. Krzysztof Wacikowski** (modelarstwo) — Nowy Dwór Mazowiecki, ul. Warszawska 23/6.

**209. Bogumił Leśniewski** (konstr. lotn.) — Orchowo, pow. Mogilno, woj. Bydgoszcz.

**210. Henryk Skarbek** (lotn. wojsk., konstr. lotn.) — Koszalin, ul. Krakusa i Wandy 14 m. 1.

**211. Jan Szafrański** (filatelistyka) — Katowice, ul. Sienkiewicza 23/5.

**212. Eugeniusz Czuczwara** (konstr. lotn.) — Kamienna 9, p-ta i pow. Namysłów, woj. Opole.

**213. Zygmunt Zaręba** (szybown. spadochr.) — Wdzięków I, grom. Laskowiec Stary, p-ta i pow. Zambrów, woj. Białystok.

**214. Jerzy Janasiewicz** (konstrukcje lotn., zbiór ciekawostek lotn.) — Wrocław 10, ul. Kielcowska 43/53 blok 4.

**215. Jan Sarnecki** — Dąbrowa Tarnowska, ul. Poprzeczna 3, pow. Dąbrowa.

**216. Janusz Balicki** (grafika lotnicza) — Domaszowice, pow. Namysłów, Włochy nr 18, Dolny Śląsk.

**217. Antoni Stupin** (książki, pow. Olesno, woj. Opole.

**218. Jerzy Nowacki** — Ulanów nad Sanem, ul. Dąbrowskiego 416, pow. Nisko.

**219. Lech Matejko** (konstr. lotn., książki, fotosy, filat.) — Częstochowa, ul. Dębińskiego 6/18.

**220. Henryk Gołębiowski** (konstr. lotn., urządzenia lotnisk) — Warszawa, ul. Rozłucka 10/14 m. 23.

**221. Piotr Gołębiowski** (konstr. lotn., urządzenia lotnisk) — Warszawa, ul. Rozłucka 10/14 m. 23.

**222. Edwin Kwiatkowski** (samoloty komunik.) — Zielona Góra, ul. B. Chrobrego 1c m. 5

**223. Jan Redlich** (konstr. lotn., książki) — Oficjałów, pow. Opatów Kielecki

**224. Stefan Michalski** (konstrukcje amatorskie, szybownictwo) — Katowice, ul. Żwirki i Wigury 27 m. 5

**Książkę „Silniki lotnicze" T. Kostii otrzymuje 200 członek KML — Kazimierz Wadas.**

## HA-100 E-1 „TRIANA" ● HISZPANIA

Zakłady „Hispano Aviacion" specjalizują się od dawna w konstrukcji i budowie samolotów treningowych. Opracowane w czasie wojny samoloty HA-42 i HA-43 są do dziś używane w lotnictwie wojskowym. Obecnie zostaną one zastąpione nowym typem, HA-100 „Triana", który w wersji E-1 wchodzi właśnie do produkcji seryjnej. Twórcą „Triany" jest niemiecki konstruktor Willy Messerschmitt, który po klęsce III Rzeszy znalazł schronienie w Hiszpanii. Wzorowany na „Trianie" odrzutowy samolot treningowy tegoż konstruktora HA-200 „Saeta" opisany był w SP — 47/1956.

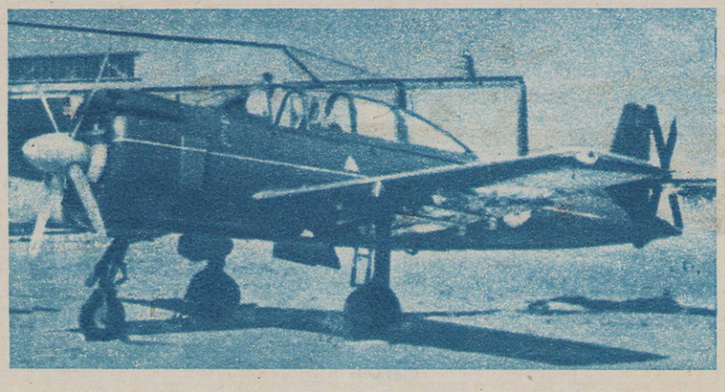
HA-100 E 1 „Triana" jest dwumiejscowym, jednosilnikowym wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji całkowicie metalowej.

Płat dwudzielny, konstrukcji jednodźwigarowej, z kesonem noskowym. Profil laminarny. Klapy i lotki kryte blachą. Kadłub konstrukcji skorupowej. Kabina załogi wyposażona w dwuster mieści dwa fotele w tandem pod dwuczęściową, odsuwaną do tyłu osłoną z pleksi. Stery kryte blachą.

Podwozie wciągane, trójkołowe (z kołem przednim), wyposażone w amortyzatory olejowo-powietrzne.

Silnik ENMA „Bete" B-4 (konstrukcji hiszpańskiej) o mocy 755 KM. Śmigło przestawialne, czterołopatowe Havilland. Uzbrojenie: 2 k.m. 12,7 mm i rakiety lub bomby. (JS)

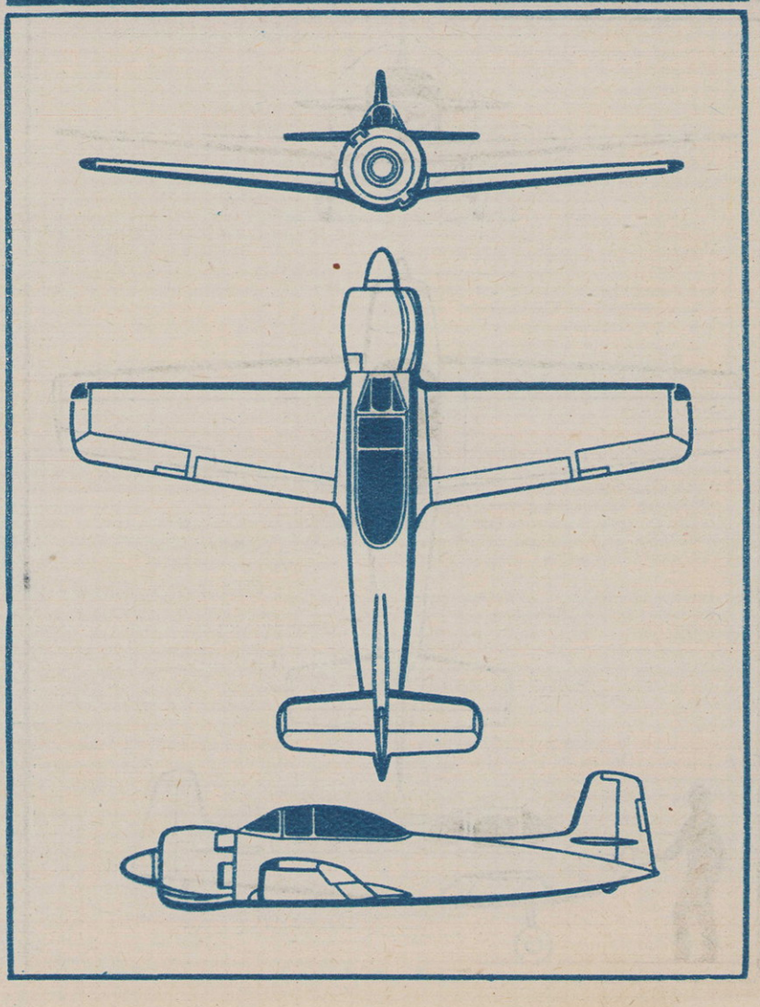
**Samolot treningowy HA-100 E-1 „Triana"**



**DANE TECHNICZNE**

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Wymiary:** | | | |
| Rozpiętość | — | 10,40 | m |
| Długość | — | 8,47 | m |
| Wysokość | — | 3,37 | m |
| Pow. nośna | — | 17,35 | m² |
| Wydłużenie | — | 6,25 | |
| **Ciężary:** | | | |
| Ciężar własny | — | 1 970 | kG |
| Ciężar w locie | — | 2 930 | kG |
| Obciążenie pow. | — | 168,25 | kG/m² |
| Obciążenie mocy | — | 3,9 | kG/KM |
| **Osiągi:** | | | |
| Prędkość max. | — | 444 | km/h |
| Prędk. przel. | — | 380 | km/h |
| Prędkość min. | — | 104 | km/h |
| Prędk. lądow. | — | 128 | km/h |
| Prędk. wznosz. | — | 11 | m/sek |
| Pułap | — | 10 250 | m |

## KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



# Kronika AEROKLUBÓW

## WROCŁAW

Dnia 25.V br. odbyło się ciągnienie losów wielkiej loterii fantowej, którą organizował aeroklub. Ciągnienie odbyło się o godz. 17.00 w sali okrągłej Aeroklubu Wrocławskiego. Olbrzymia sala wypełniona była po brzegi gośćmi. Ogółem do wylosowania było 86 fantów. Główna wygrana — samochód „Warszawa" przypadła na los nr 006910. Prócz tego do wygrania było jeszcze sporo innych niemniej atrakcyjnych nagród. Rozlosowano sporo kompletów bielizny damskiej, puderniczek, koszul męskich, wiecznych piór itp. Nagrodami były także loty samolotem sportowym, komunikacyjnym lub szybowcem.

Oto numery niektórych wartościowych fantów: 097576 — motocykl „Iż"; 036584 — rower wyścigowy; 080091 — zegarek „Delbana"; 058946 — aparat „Zorkij"; 116388 — adapter; 010078 — walizka skórzana; 109354 — rower dziecięcy.

Loteria niewątpliwie przyniosła duże korzyści aeroklubowi, ale uważam, że jeżeli do wylosowania było 30 lotów po 20 minut każdy, to może się to odbić na grupie treningowej pilotów samolotowych. Mam na myśli paliwo oraz resurs, który i tak nie na długo wystarczy.

**Andrzej Macko**

*

W ostatnich dniach maja odbyły się zawody modeli latających w kategorii A-1 i A-2 o tytuł Mistrza m. Wrocławia, zorganizowane przez Aeroklub Wrocławski. Na starcie stanęło 7 modelarni z około 40 zawodnikami. Indywidualnie I miejsce zajął (a zarazem uzyskał tytuł mistrza m. Wrocławia) Kazimierz Noryński w kategorii modeli A-1, natomiast w kategorii modeli A-2 mistrzem m. Wrocławia został Waldemar Swerkowski (obaj z IX drużyny lotniczej im. Dywizjonu 303). II miejsce w kategorii modeli A-1 uzyskał Zieliński (z klubu oficera), natomiast w A-2 II miejsce zajął Madej (z Technikum Budowy Silników). Zespołowo tytuł mistrza miasta Wrocławia tak w kategorii modeli A-1 jak i modeli A-2 uzyskała IX drużyna lotnicza im. Dywizjonu 303, której kierownikiem jest instruktor Ryszard Komorowski.

II miejsce zajęła modelarnia pod kierownictwem instruktora Stanisława Żurada. Zwycięzcom wręczono wartościowe nagrody, ufundowane przez Aeroklub Wrocławski.

W sprawnym przebiegu zawodów pomógł kierownik zawodów inż. Andrzej Trzciński oraz komisarze: Ryszard Komorowski i Kazimierz Sobasz.

*

### II Eliminacje do Modelarskich Mistrzostw Polski

Na początku czerwca na lotnisku Aeroklubu Wrocławskiego odbyły się II Eliminacje Aeroklubowe do Mistrzostw Polski, w których I miejsce zajął Stanisław Żurad (ośrodek aeroklubowy), II — Tadeusz Klos (IX drużyna lotnicza im. Dywizjonu 303), III — Mieczysław Siekierski (modelarnia Brochów), IV — Stefan Bombol (ośrodek aerokl.), V — Józef Benedykt (ośrodek aeroklub.).

## JEŻÓW

Jeżów Sudecki jest ogólnie znany pod nazwą „kopalni diamentów wysokościowych". Dotychczas istniało mniemanie, że fala występuje raczej w miesiącach jesiennych i wczesno-wiosennych. Tymczasem na początku czerwca dała ona o sobie znać 2 razy i to w zupełnie odmiennych warunkach niż dotąd. Soczewki są zupełnie niewidoczne, o dużych obszarach wznoszeń, a falowanie sięga aż do gór „Jeżowskich" (Kaczawskie). Charakterystyczną cechą był południowy, dość silny wiatr rzędu 10—12 m/sek i zachmurzenie poprzedzające nadejście frontu ciepłego.

W dniu 7.VI.57 r. falowanie było bardzo słabe i dlatego tylko pilotowi Andrzejowi Fuksiewiczowi udało się zdobyć wysokość 4 400 m (przewyższenie 3 180 m), czym pilot ten po znanym przelocie do ZSRR uzupełnił Złotą Odznakę Szybowcową.

W dniu 11.VI.57 na falę zostało wyholowanych 5 pilotów, z których 4 uzyskało diamenty wysokościowe: Wiesław Dziedzio — wysokość 6 700 m (przewyższenie 6 000 m), Jerzy Michalski — wysokość 6 600 m (przewyższenie 5 700 m), Leszek Szczęśniak — wysokość 6 950 m (przewyższenie 6 250 m), Stanisław Ratusiński — wysokość 6 400 m (przewyższenie 5 600 m).

Piloci Wiesław Dziedzio i Jerzy Michalski uzupełnili swoje Złote Odznaki Szybowcowe.

Ze sprawozdań pilotów wynika, że charakter fali był zupełnie odmienny. Natężenie fali było takie, że pozwoliło bez trudu początkującym falowcom uzyskać wysokość rzędu 7 400 m nad p.m. Szkoda, że na turnusie wyczynowym przebywa tylko t r z e c h pilotów z II kl. wyszkolenia, przecież możliwości Jeżowa pod względem latania są większe w stosunku do innych ośrodków.

**Tadeusz Kaczmarek**

## SPOTKANIE Z REGINALDEM NEGUSEM

### Pilotem 305 Dywizjonu

Z nowym numerem „Skrzydlatej" w ręku przepychałem się przez zwarty tłum w kierunku pawilonu Wielkiej Brytanii. Chciałem odwiedzić dawno niewidzianą koleżankę, zatrudnioną na Targach jako tłumaczkę w stoisku Johnson and Phillips. Pod przewiewnym namiotem w otoczeniu różnego rodzaju aparatów elektrycznych zawiązała się towarzyska pogawędka. Jakież było moje zaskoczenie, gdy w pewnym momencie mój rozmówca pan Reginald Negus — dyrektor eksportowy firmy, pokazał mi mały znaczek: skrzydło husarskie z wpleciona literą P i cyferką 305. Rozmowa oczywiście zeszła na tematy lotnicze. Pan Negus latał w polskim dywizjonie jako nawigator w okresie od września 1944 r. do września 1945 r. Ma za sobą przeszło trzydzieści lotów na samolotach typu „Mosquito". Z entuzjazmem mówił o polskich lotnikach, jest zachwycony ich odwagą i szlachetnością, szczególnie podkreślał ich niezwykłe bohaterstwo. Mile wspomina dowódcę „Skrzydła" płk. Bolesława Orlińskiego i jego zastępcę ppłk. Grodzickiego.

Ewa nie będąc wprawdzie pilotką (za to dobrze znając angielski) dzielnie mi pomagała. Prosiliśmy pana Negusa o opowiedzenie jakiegoś ciekawego fragmentu ze swoich wspomnień z tego okresu, a-

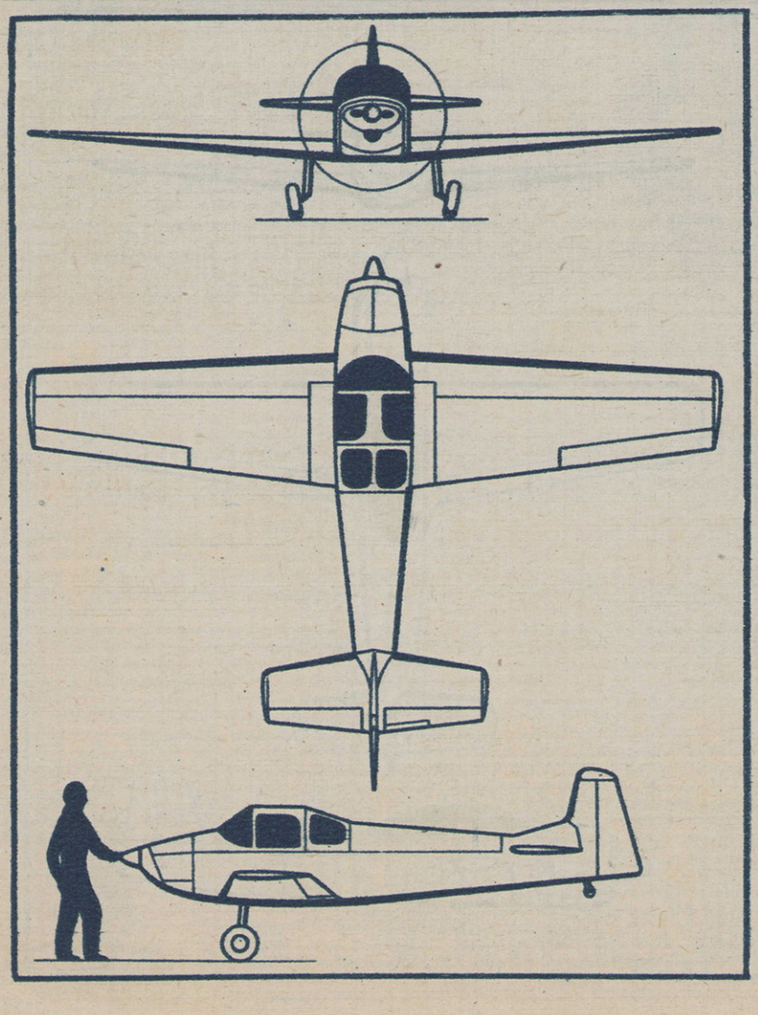
Reginald Negus — towarzysz polskich pilotów z Dywizjonu 305 i wspólnych walk z lotnictwem hitlerowskim. Na ostatnich XXVI Targach Poznańskich reprezentował firmę brytyjską Johnson and Phillips.

le niestety... Pan Negus gdy się dowiedział, że jego wspomnienia mogą być wydrukowane okazał się tak skromny, że nie chciał o sobie nic mówić. Dodał tylko, że zawsze miał dużo szczęścia i z każdej trudnej sytuacji wychodził cało. Ponieważ stoisko cieszyło się dużym zainteresowaniem handlowców, musieliśmy zakończyć tę miłą pogawędkę. Na zakończenie Reginald Negus prosił o przekazanie pozdrowień swoim dawnym kolegom z dywizjonu i wszystkim czytelnikom „Skrzydlatej Polski".

Rozmawiali:

**EWA PUSŁOWSKA**
**I RYSZARD ZAMOJSKI**

## KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



## DRUINE RD-6 „CONDOR" ● FRANCJA

Roger Druine, francuski pilot i konstruktor-amator, jest szeroko znany ze swych konstrukcji, z których np. jednomiejscowy dolnopłat RD-3 „Turbulent" budowany jest z powodzeniem przez amatorów w szeregu krajów. Najnowszą konstrukcją Rogera Druine jest dwumiejscowy jednosilnikowy dolnopłat konstrukcji drewnianej RD-6 „Condor". Nowy samolot będzie prawdopodobnie, jak jego poprzednicy, dopuszczony do budowy amatorskiej. Konstrukcja „Condor'a" jest bardzo prosta.

Płat o obrysie trapezowym i wzniosie 4,5° ma konstrukcję dwudźwigarową z kesonem skiejkowym przed pierwszym dźwigarem. Spływ skrzydeł kryty płótnem.

Kadłub konstrukcji czteropodłużnicowej, kryty skiejką i płótnem. Zakryta kabina o dwóch fotelach obok siebie jest wyposażona w dwuster. Usterzenie wolnonośne. Stateczník kierunku ma charakterystyczną płetwę grzbietową.

Podwozie stałe o układzie normalnym. Główne golenie wolnonośne.

Silnik CNA D-4 (konstrukcji włoskiej) o mocy 65 KM lub Continental o mocy 60 KM. Można też zabudować silnik o mocy 90 KM. (JS)

**Prototyp samolotu Druine RD-6 „Condor"**

**DANE TECHNICZNE (60/65 KM)**

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Wymiary:** | | | |
| Rozpiętość | — | 9,2 | m |
| Długość | — | 6,55 | m |
| Wysokość | — | 1,54 | m |
| Pow. nośna | — | 12,5 | m² |
| Wydłużenie | — | 6,8 | |
| **Ciężary:** | | | |
| Ciężar własny | — | 301 | kG |
| Ciężar w locie | — | 500 | kG |
| Obciążenie pow. | — | 40 | kG/m² |
| Obciążenie mocy | — | 8,33/7,7 | kG/KM |
| **Osiągi:** | | | |
| Prędkość max. | — | 180 | km/h |
| Prędk. przel. | — | 160 | km/h |
| Prędkość min. | — | 65 | km/h |
| Prędk. wznosz. | — | 3,5 | m/sek |
| Pułap | — | 4 200 | m |
| Zasięg | — | 650 | km |

# Śmigło szkieletowe

Inż. KAREL ZAJIC

(Z czeskiego tłumaczył Jerzy Śmielkiewicz)

DOKOŃCZENIE Z NR 27

Jeżeli śmigło wykonuje w jednostce czasu ns obrotów, to teoretyczna droga przebyta w tym czasie będzie równa prędkości

$$Vt = H \cdot ns$$

W oparciu o wzór na teoretyczną prędkość można wyznaczyć rzeczywisty poślizg śmigła. W rzeczywistości model leci z prędkością V, a śmigło ma prędkość ns, stąd

$$V = Hef \cdot ns$$

oraz

$$Hef = \frac{V}{ns}$$

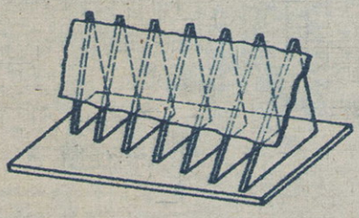
Hef jest więc rzeczywistą drogą, jaką przeleci model w czasie jednego obrotu śmigła. Poślizg wynosi 15—30% H. Skok śmigła szkieletowego najlepiej przyjmować w granicach H = (1,1—1,35) D.

### 3. Przygotowanie szablonu

Szablon potrzebny do wykonania śmigła robimy ze sklejki o grubości 3 mm (według rys. 4) i pokryjemy sklejką o grubości 0,6—0,8 mm.

Dla projektowanego śmigła przyjmujemy stały skok H=1,25 D. Promień śmigła, który w naszym przypadku wynosi R=220 mm, podzielimy na odcinki według wymiarów podanych na rys. 1a. Z punktu oznaczonego „O" narysujemy prostopadłą, na niej naniesiemy zredukowany skok $\left(\frac{H}{2\pi}\right)$ i dalej będziemy postępowali jak na rys. 5. Wierzchołek (rzędna o wartości $\frac{H}{2\pi}$ uw. tłum.) prostopadłej połączymy z poszczególnymi przekrojami śmigła i otrzymamy kształt trójkątnych podpórek potrzebnych do wykonania szablonu.

Szablon jest wykonany ze sklejki o grubości 3 mm, trójkątne podpórki przyklejamy do podstawy i dla pewności przybijamy każdą z nich dwoma gwoździami. Główne wymiary szablonu do wykonania śmigła są podane na rys. 6.



Rys. 4. — Szablon do wykonania śmigła.

### 4. Wybór profilu śmigła

Do śmigieł lotniczych używa się w większości przypadków trzy rodzaje profili, a to: Clark-Y, RAF-6, V-S2 (CAGI). Są to profile płaskowypukłe, różniące się jedynie kształtem noska. Na śmigła modeli latających samolotów był używany profil RAF-6, zaś dla samolotów szybszych — Clark-Y. Dla ciekawości podaję przebieg zależności współczynnika sprawności śmigła od prędkości lotu samolotu dla profili RAF-6 i Clark-Y. Dla śmigieł modelarskich, które są śmigłami wolnoobrotowymi charakterystyk takich prawie się nie publikuje (rys. 7).

W śmigle, które opisuję, zastosowałem profil Clark-Y (60%).

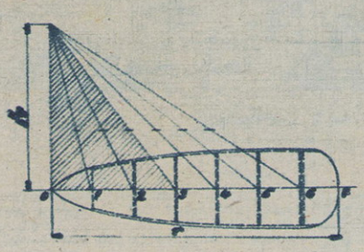
Na rys. 8 jest wykreślony plan warstwicowy dla całej łopatki śmigła (u nasady łopatki użyto ze względów konstrukcyjnych grubszego profilu).

### 5. Budowa śmigła

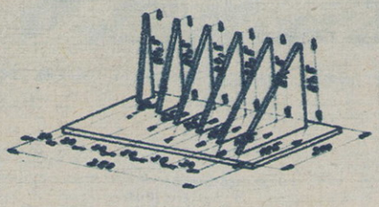
Na rys. 4 jest pokazany sposób pokrycia szablonu sklejką o grubości 0,6—0,8 mm.

Jeżeli śmigło wykonujemy jako lamelowane potrzebujemy tej powierzchni (sklejki) do wbijania szpilek. Ponieważ w naszym przypadku to nie zachodzi, w dalszym ciągu będę opisywał budowę śmigła przy użyciu niepokrytego sklejką szablonu.

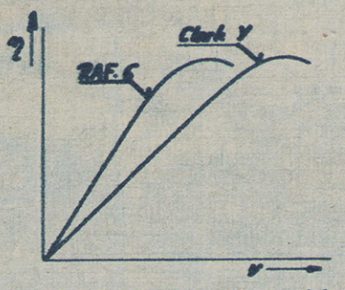
Na początku wycinamy z papieru obrys łopatki śmigła (w rozwinięciu) i przylepiamy go do szablonu w ten sposób, aby odpowiadające sobie przekroje pokrywały się. Na to „papierowe śmigło" uprzednio nanieśliśmy podłużną oś i przy klejeniu do szablonu musimy uważać, żeby jej położenie było równoległe do podstawy szablonu. W dalszym ciągu umocowujemy na odpowiednich podpórkach szablonu żeberka tak, jak to widać na rys. 9. Listwę natarcia spływu sklejmy z dwóch listewek 1,5×3 mm lub lepiej z 3 listewek 1×3 mm wygiętych według szablonu. Po sklejeniu przymocowujemy je do szablonu w sposób podany na rys. 9. Żeberka wklejamy między listwy natarcia i spływu przy pomocy kleju acetonowego.



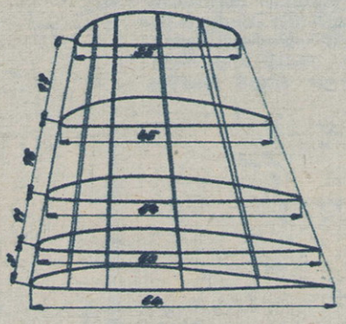
Rys. 5. — Wyznaczenie kształtu trójkątnych podpórek szablonu.



Rys. 6. — Szablon — zestawienie.




Rys. 7. — Sprawność śmigła w zależności od prędkości lotu i użytego profilu



Rys. 8. — Wyznaczenie kształtu pośrednich profili śmigła.

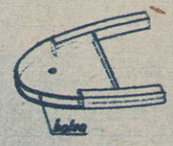
Po wyschnięciu do listwy natarcia i spływu dokleimy pozostałe dwie listewki 1×3 mm i zakończenie łopatki śmigła. Nasada śmigła jest wykonana z balsowego trójkąta, który dla wzmocnienia jest po obu stronach pokryty 1 mm sklejką (rys. 10). Po całkowitym wyschnięciu kleju obrabiamy krawędzie natarcia i spływu tak, jak w skrzydle. Ssącą stronę łopatki (górna jej powierzchnia) pokrywamy balsową deseczką o grubości 1 mm (rys. 1) po czym przy pomocy papieru ściernego nadajemy śmigłu ostateczny kształt.

Rurkę służącą do umocowania łopatki na osi przyklejamy do nasady na szablonie. Z korzyścią możemy użyć rurki z tworzywa sztucznego lub innej o średnicy 3 mm, przy czym trzeba wkleić ją tak, żeby oś rurki była równoległa do podstawy szablonu (na rys. 11 podany jest widok z boku).

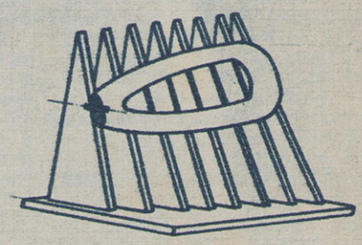
Łopatka śmigła jest pokryta japońskim papierem, naprężonym przy pomocy wody na szablonie i dwukrotnie pokryta cellonem. Łopatki są przymocowane do oski piasty, przy pomocy gumek, wykonanie „oski" (piasty) jest pokazane na rys. 12.

Dobrze wykonane śmigło, całkowicie dorównuje śmigłu lipowemu, przy czym posiada mniejszy ciężar i dobrze się nadaje do balsowych wyczynowych modeli. Jego trwałość jest zaskakująca dla każdego modelarza, który je wykona.

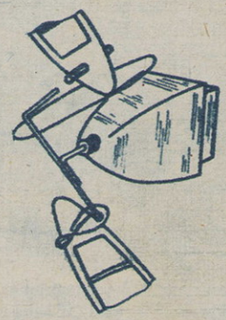
Rys. 9. — Sposób przymocowania żeberka do szablonu.



Rys. 10. — Nasada łopatki śmigła.



Rys. 11. — Wklejenie rurki.



Rys. 12. — Piasta śmigła. Łopaty przytwierdzone są gumą.

## WYNIKI ZAWODÓW W OPOLU

**W dniu 16 czerwca w Opolu odbyły się międzywojewódzkie zawody modeli szybowców A-2.**

**Zespołowo I miejsce zajęła ekipa Świdnika przed Warszawą i Wrocławiem. Indywidualnie najlepszą punktację osiągnął Marek Zaremba z Warszawy (713 sek) przed Ernestem Krystkiem z Opola (660 sek) i Stanisławem Grzywą z Katowic (645 sek).**

**W zawodach wzięło udział 65 zawodników, 17 ekip i 112 modeli. Zapowiedziane starty modeli zdalnie sterowanych nie doszły do skutku.**

(l)

„SKRZYDLATA POLSKA" — TYGODNIK LOTNICZY
Adres Redakcji: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52.
Telefony: 40061-7, wewn. 85 (sekretarz redakcji), wewn. 82 (sekretariat), wewn. 21 (dział kraj., zagr. i techn.). Red. nacz. tel. 4 24 10.
REDAGUJE ZESPÓŁ
KOLEGIUM REDAKCYJNE: Jerzy R. Konieczny — redaktor naczelny, Jerzy Zarębski — sekretarz redakcji, Paweł Elsztein, inż. Janusz Wojciechowski.
CZŁONKOWIE ZESPOŁU: Tadeusz Malinowski, Tadeusz Rejniak, Jadwiga Sarnocińska, Jerzy Staroń, inż. Ryszard Witkowski, Adam Zientek.
Opracowanie graficzne — Stanisław Kopf.

Cena egzemplarza 1,50 zł. Prenumerata: kwartalnie 19,50 zł; półrocznie 39 zł; rocznie 78 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują urzędy pocztowe i listonosze. Prenumeratę na zagranicę przyjmuje PKWZ „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 46, konto PKO I-6-100024 Warszawa. Prenumeratę należy wpłacać do dnia 10 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Rękopisów i ilustracji niezamówionych redakcja nie zwraca. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 9 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu P.P. Wyd. Kom., Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.

WYDAWCA: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

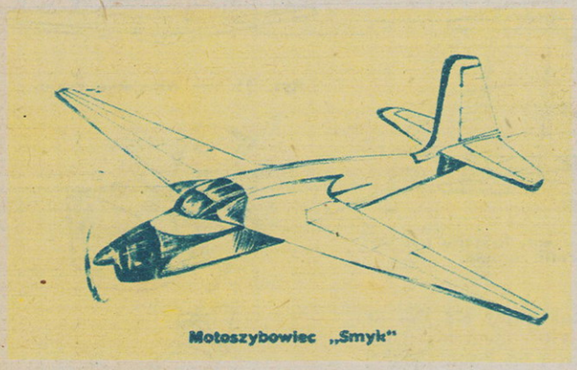
NAKŁAD: 30.000 EGZ. NUMER PODPISANO DO DRUKU 3 LIPCA 1957 R.

Zam. 3851/C B-21

# SMYK

(1938—1939 r.)

Motoszybowiec „Smyk", opracowany przez studentów Politechniki Warszawskiej Jerzego Płoszajskiego, Jana Idźkowskiego i Ludwika Moczarskiego*), jest jedną z najciekawszych konstrukcji amatorskich zbudowanych w okresie międzywojennym. Był to jednomiejscowy wolnonośny jednopłat konstrukcji całkowicie drewnianej.



Motoszybowiec „Smyk"

Płat niedzielony. Środkowa część płata, w której znajdował się zbiornik paliwa (3 godziny lotu), stanowiła jednocześnie górną część kadłuba. Krawędź natarcia do przedniego dźwigara i w środkowej części do pomocniczego dźwigara skośnego była pokryta sklejką, reszta płótnem. Oryginalnie rozwiązane zostało polepszenie widoczności z kabiny przez wykroje skośne płata stanowiące przedłużenie osłony kabiny. Profil płata Clark YH.

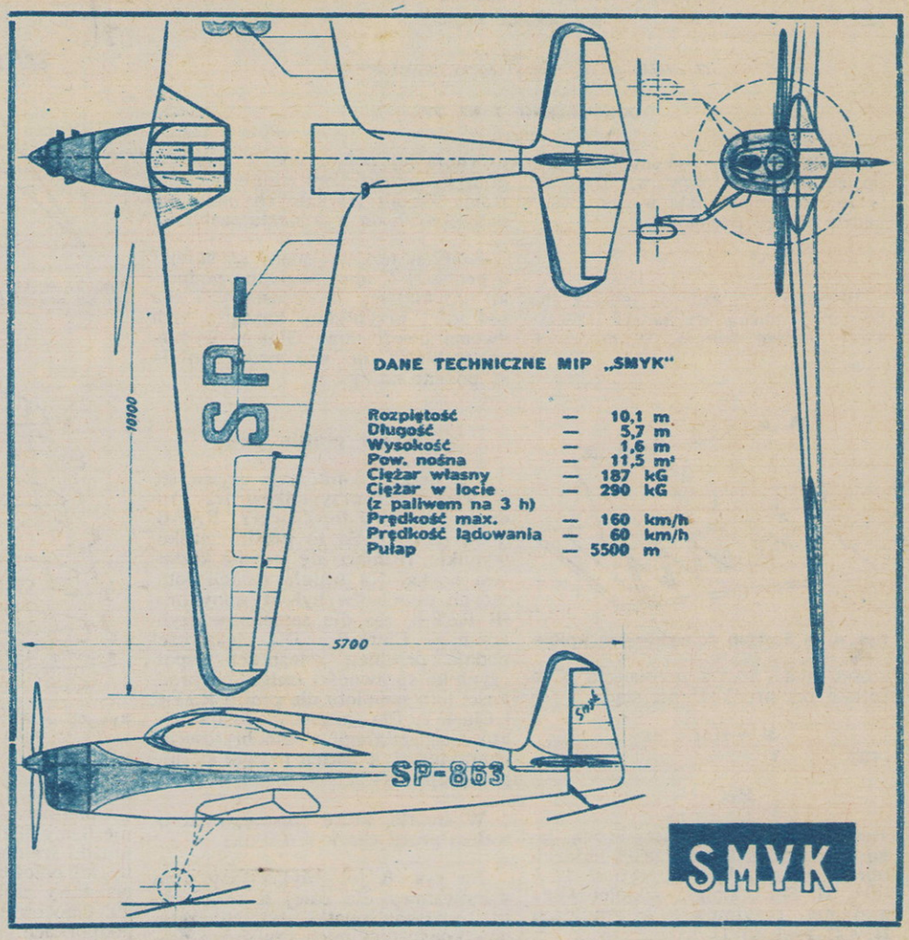
Kadłub konstrukcji półskorupowej o przekroju owalnym, pokryty sklejką. Z boków kadłuba znajdowały się wnęki dla wciąganego podwozia, osłonięte owiewkami z blachy duralowej. Stateczniki kryte sklejką, stery — płótnem. Tylna część kadłuba (pod sterem kierunkowym), wykonana z blachy duralowej, była odejmowana dla kontroli mechanizmów sterowych. Podwozie, wciągane przy pomocy ręcznej korby znajdującej się z prawej strony w kabinie, posiadało amortyzację olejowo-powietrzną.

Motoszybowiec „Smyk" wyposażony był w angielski silnik dwucylindrowy chłodzony powietrzem Scott Flying Squirrel o mocy 20 KM, którego jednak ciężar wynoszący 50 kG wraz z wyposażeniem był zbyt duży w stosunku do efektywnej mocy 18 KM.

„Smyk" był malowany na kolor jasno kremowy (kość słoniowa). Miejsca zaznaczone na rysunku — czerwone, jak również znaki rejestracyjne na kadłubie i płatach.

**FELIKS PAWŁOWICZ**

*) J. Idźkowski zginął w Oświęcimiu, L. Moczarski został zamordowany przez hitlerowców w Warszawie, J. Płoszajski przebywa obecnie w Anglii.

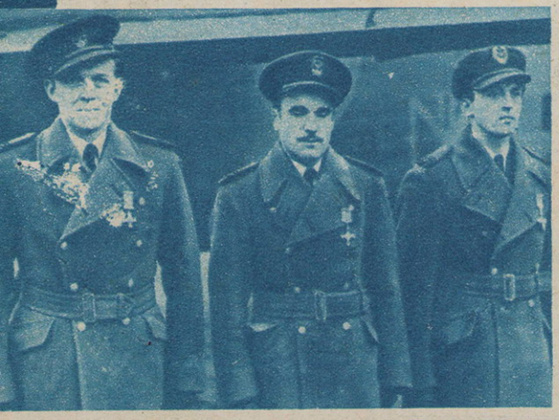



POLSKIE DYWIZJONY NA ZACHODZIE

Opracował: MIECZYSŁAW WYSZKOWSKI

# 308 MYŚLIWSKI DYWIZJON KRAKOWSKI

Zestrzelony myśliwiec niemiecki FW-190. Zdjęcie z fotokamery.



Ppłk Gabszewicz, ppłk Żak (dowódca Dywizjonu 308) i kpt. Gładych po dekoracji angielskim krzyżem DFC. Foto: M. Wyszkowski (wszelkie prawa zastrz.)

DYWIZJON 308 sformowany został w dniu 9 września 1940 roku z personelu dyonu myśliwskiego 2 Pułku Lotniczego. W 1941 roku stacjonuje na lotnisku RAF Northolt i bierze udział w operacjach nad okupowaną Europą na samolotach „Spitfire VI".

Dnia 2 lipca 1941 roku zestrzeliwuje 5 Me-109, 14 sierpnia 1941 roku strąca 4 samoloty nieprzyjacielskie Me-109 i uszkadza 2, tracąc tylko jednego pilota, a 21 września 1941 roku 5 Me-109.

Rok 1941 zapisał się złotymi zgłoskami w historii dywizjonu 308. Dywizjon osiąga I miejsce w rywalizacji między polskimi dywizjonami myśliwskimi zestrzeliwując 52 samoloty pewne, 10 prawdopodobnych i 13 uszkodzonych. Ponadto dyon bierze udział w ochronie żeglugi i w okresie od 4 czerwca 1941 r. do 1 kwietnia 1944 r. wykonał 361 lotów patrolowych w czasie 523 godzin.

W 1942 roku dywizjon bierze udział w osłonie lądowania na Dieppe. Na jesieni 1943 roku otrzymuje samoloty „Spitfire IX".

Dyon bierze czynny udział w inwazji i uwolnieniu Europy zachodniej. W czasie ataku Luftwaffe na lotniska aliantów 1 stycznia 1945 roku, zestrzeliwuje łącznie z dywizjonem 315 — 18 FW-190, 1 prawdopodobnie i 5 uszkadza.

Dywizjon w czasie wojny zestrzelił 69½ samolotów nieprzyjacielskich pewnych, 13 prawdopodobnych i 21 uszkodził. Ponadto z lotu nurkowego zrzucił około 500 ton bomb, zniszczył 321 pojazdów mechanicznych, uszkodził zaś 120. Zniszczył również i uszkodził 120 wagonów kolejowych, 50 barek, kilkanaście parowozów kolejowych, czołgów i dział.

Marsz dywizjonu napisał J. Baykowski, a melodię skomponował I. Szczerbiński. Oto jedna ze zwrotek:

Na podzamczu wylęgłe pisklęta
Niosą w niebo bojowy ten zew,
Niech przyjaciel i wróg zapamięta
Złoty grot i litery „ZF".

Maskotką dywizjonu był pies Myszka.

Dowódcami między innymi byli: 9.9.40 S. Łaszkiewicz — 10.11.40; W. Jasionowski — 8.12.40; J. Orzechowski — 23.6.41; Pisarek — 10.12.41; M. Wesołowski — 9.1.42; T. Nowierski — 6.5.42; F. Szyszka — 17.5.42; W. Żak — 12.2.43; F. Kornicki — 3.3.43; P. Niemiec — 18.5.43; J. Żulikowski — 20.3.44; W. Retinger — 16.2.45; K. Pniak — 1.7.45; J. Olszewski do chwili rozwiązania dywizjonu.

Samoloty dyonu oznaczone były literami ZF.

Piloci latający w dywizjonie bojowo nosili szaliki koloru białego. Znak dywizjonu powstał w Lidzie jako znak eskadry i z nią razem przeszedł do Krakowa.

Święto dywizjonu obchodzone było 24 czerwca.